

du débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse
Poitiers - Limoges



Compte-rendu du débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges

septembre-décembre 2006

établi par la Présidente de la Commission particulière du débat public

29 janvier 2007

TABLE DES MATIERES

Le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges, décidé par la Commission Nationale du Débat Public, sur saisine du maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, s'est déroulé du 1er septembre au 18 décembre 2006.

Il a été organisé et animé par une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui, au terme de ce débat doit remettre, dans les deux mois, un compte-rendu reflétant fidèlement l'ensemble des contributions afin :

- d'éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet présenté, en lui fournissant le maximum d'éléments d'appréciation,
- d'assurer la mémoire du débat public.

C'est l'objet du présent document qui se veut restituer de la façon la plus neutre et la plus objective possible les conditions d'organisation et de déroulement du débat et le contenu des échanges. Il appartient au Président de la Commission Nationale du Débat Public de faire le bilan du débat.

Ce compte-rendu a été établi collectivement par les membres de la Commission Particulière du Débat Public, sous la responsabilité de sa Présidente.

L'ensemble des éléments du débat public (contributions, questions et réponses aux questions, compte-rendu intégraux des réunions publiques, etc.) est consultable sur le site internet de la CPDP : www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org pendant 5 ans.

PARTIE I

LE DEBAT PUBLIC, SON ORGANISATION, SON DEROULEMENT

Le débat public nécessite la mise en œuvre, par la Commission particulière du débat public (CPDP), de moyens d'information et d'expression adaptés au projet et au contexte dans lequel il se situe, et permettant au public de participer au débat dans les meilleures conditions possibles.

La préparation du débat commence avec l'étude de l'ensemble du dossier, les données relatives au projet, et l'analyse du contexte qui constituent la phase préalable au débat. On passe ensuite à l'organisation du débat avec la définition du dispositif de communication (identification et création de supports, modalités de diffusion de l'information) et l'élaboration du calendrier des réunions publiques. Cette phase de préparation est importante : c'est d'elle que dépend en grande partie la réussite du débat, son bon déroulement.

Ces différentes opérations, intéressant

- la phase préalable au débat,
- l'organisation du débat,
- le déroulement du débat,

sont décrites dans cette partie I du présent compte-rendu

1. LA PHASE PREALABLE AU DEBAT PUBLIC

1.1. LES DATES CLES

Le 18 octobre 2005, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est saisie par Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage, d'une demande de débat public sur un projet de création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges.

Elle décide **le 7 décembre 2005** d'organiser elle-même un débat public sur ce projet en se fondant notamment sur : *« l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, pour les régions Poitou-Charentes et Limousin mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines qui confèrent à ce projet un caractère d'intérêt national, l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés.*[1] *»*

La CNDP confie immédiatement l'animation de ce débat à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) présidée par Pierrette LARIVAILLE[2].

Le 1er mars, la CNDP arrête définitivement la composition de la Commission particulière qui compte 5 membres, dont la présidente:

- Michel ANDRAULT[3]
- Josette FOURRIER[4]
- Michel PERIGORD[5]
- André POINTUD[6]

Le 5 juillet, la CNDP considère que le dossier du maître d'ouvrage est suffisamment complet pour engager le débat et approuve le calendrier des réunions publiques proposé par la CPDP qui fixe les dates d'ouverture et de clôture du débat, et le programme des réunions publiques.

---

[1] Cf. annexe 1 – La décision de la CNDP sur l'organisation du débat public

[2] Ingénieur, commissaire enquêteur, ancien chef de la mission environnement à la direction générale d'EDF, ancien adjoint au délégué régional Ile-de-France d'EDF.

[3] Magistrat, président de chambre à la Cour d'Appel de Limoges.

[4] Ancien directeur à la Présidence et Médiateur d'EDF.

[5] Professeur des universités, agrégé de géographie et directeur du département de géographie de l'Université de Poitiers.

[6] Ingénieur général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts honoraire ; ancien Secrétaire général du Conseil général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts.

Le 1er septembre s'ouvre le débat public et les 5 et 6 septembre se tiennent les réunions de lancement, respectivement à Limoges et à Poitiers.

1.2. LA MISE EN PLACE DES MOYENS DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Recrutement de l'équipe d'appui

L'ensemble des moyens nécessaires à l'organisation du débat public, pris en charge par RFF, a été mis en place sur demande de la Commission.

Le 1er février 2006, la Commission a recruté Jennifer LIEGEOIS au poste de Secrétaire générale, puis Isabelle URO en tant qu'assistante administrative et ultérieurement, Cécile LUCAS pour la gestion du système de « questions – réponses ».

La CPDP a pu s'installer dès le 1er mars dans des locaux parfaitement aménagés, au 31 Place de la République, à Limoges. L'accueil du public y fut assuré physiquement et téléphoniquement tous les jours ouvrables de 8h30 à 17h30.

Choix des prestataires

Conformément aux dispositions régissant l'organisation des débats publics, toutes les procédures nécessaires au choix des différents prestataires ont été menées en étroite collaboration entre la CPDP et le maître d'ouvrage, afin de garantir une totale indépendance des prestataires et du maître d'ouvrage. Un cahier des charges fut systématiquement établi détaillant les prestations attendues. Après les appels d'offres, lancés selon les modalités habituelles du maître d'ouvrage, la CPDP a procédé à l'analyse des candidatures.

A l'issue de cette procédure, et sur la base des critères élaborés par le maître d'ouvrage, ont été retenus :

- L'agence de communication MEDIACITE pour le conseil et l'assistance à la Commission
- FABREGUE pour l'impression des documents de la CPDP
- TELESCRIBE pour la sténotypie des réunions publiques
- CONCEPT EVENTS pour la logistique des réunions publiques

La mise en place et la gestion du site internet ont été confiées à la société ALEAUR qui a développé ce site à la demande de la CNDP.

1.3. Les contacts preliminaires avec les principaux acteurs

Dès sa constitution, la Commission a tenu à rencontrer les principaux acteurs territoriaux[7]. Des contacts ont ainsi été établis avec les Préfets de région et de département, les services de l'Etat, les élus aux échelles nationale, régionale, départementale et locale, les organismes socioprofessionnels, les associations, etc.

Ces entretiens avaient pour objet de présenter la CPDP, d'informer de la tenue du débat, d'expliquer la procédure et de sensibiliser les interlocuteurs sur l'intérêt d'une telle démarche. Il s'agissait également de recueillir les observations des uns et des autres, tant sur l'organisation du débat que sur les problématiques à aborder au cours de celui-ci.

La Commission a, par ailleurs, été invitée par Monsieur le Préfet de la région Limousin à assister aux réunions du comité de suivi, dont il assurait la présidence, les 3 avril et 12 mai. Ce comité, composé de l'Etat, des élus des deux régions Limousin et Poitou-Charentes, de représentants des départements de la Haute Vienne, de la Corrèze, de la Creuse et de la Vienne, ainsi que des communautés d'agglomération de Poitiers, de Limoges, et de Brive, de RFF et de la SNCF constituait un « lieu d'échanges et de débat permettant d'orienter les études du projet de LGV Poitiers-Limoges ». La première de ces réunions a été consacrée pour une grande partie à la Commission avec une présentation des membres et de la procédure du débat public et aussi, des attentes de la Commission vis-à-vis des acteurs locaux ; la seconde réunion devant porter, pour l'essentiel, sur le dossier du maître d'ouvrage, la Commission était représentée par sa seule présidente, venue en observateur.

La Présidente de la Commission a rencontré par ailleurs le Président de RFF et des responsables de la SNCF au niveau national et régional

[7] Cf. annexe 2– Les entretiens de la Commission.

1.4. LE DOSSIER DU MAITRE D'OUVRAGE

Plusieurs rencontres techniques avec Réseau ferré de France, maître d'ouvrage, représenté par Richard Rousseau, Directeur régional Centre-Limousin et Sylvestre Salin, Chef du projet débat public LGV Poitiers-Limoges, ont été organisées dans le cadre de la préparation du dossier du débat. Ces rencontres ont permis à la Commission de mieux comprendre la problématique liée au projet[8], s'assurer que les informations, les explications et les justifications fournies par le maître d'ouvrage étaient suffisamment complètes, adaptées aux préoccupations locales et régionales pressenties, et accessibles au plus grand nombre.

Le dossier du maître d'ouvrage est un document de 96 pages comprenant cinq parties : la première partie est consacrée aux enjeux d'aménagement d'un territoire appelé « Centre-Ouest », la seconde met en regard de ces enjeux l'apport de la grande vitesse ferroviaire, et explique les raisons du choix du projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, la troisième traite des caractéristiques du projet avec la présentation des options de passage et des principaux enjeux environnementaux, la quatrième est consacrée aux aspects socio-économiques et financiers et la cinquième, et dernière, donne des éléments relatifs au calendrier.

2. L'ORGANISATION DU DEBAT PUBLIC

La Commission s'est interrogée sur les questions pouvant faire débat et sur le périmètre territorial intéressé. Il est apparu rapidement, suite à l'étude du dossier et des rencontres avec les acteurs locaux, que si l'insertion du projet dans le territoire était sans doute matière à discussion, la question de l'opportunité était centrale et que d'autres projets seraient proposés. Quant au territoire concerné, il était clairement identifié dans le dossier du maître d'ouvrage, incluant les trois départements du Limousin : Haute-Vienne, Creuse, Corrèze, et les franges des départements périphériques de la Vienne et de la Charente, de la Dordogne, du Lot et de l'Indre. Il s'est agi pour la Commission de voir comment organiser la diffusion de l'information, et les réunions publiques afin de répondre au mieux aux attentes des différentes parties de ce territoire.

[8] Une journée a été consacrée à l'initiation des membres de la Commission aux techniques ferroviaires.

L'organisation du débat a porté concomitamment sur le dispositif de communication à mettre en place et la définition du calendrier des réunions publiques.

2.1. LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION

Le dispositif élaboré par la CPDP poursuivait un double objectif :

- assurer l'information du public, afin de favoriser sa participation au débat,
- donner à chacun les moyens de s'exprimer, de questionner la Commission, le maître d'ouvrage, et autres acteurs concernés par le projet, et de faire connaître son opinion.

Pour répondre à cet objectif, la CPDP a mis en place différents outils d'information et d'expression, a travaillé à la promotion du débat et a précisé les modalités de diffusion des documents de façon à ce qu'elle soit la plus efficace possible.

Les outils

Un site internet a été conçu pour être le plus complet possible avec six rubriques principales (1. Le débat public, 2. Les documents du débat, 3. Participer au débat, 4. Actualités du débat, 5. L'espace presse, 6. Liens utiles). Ce site contient l'intégralité des documents diffusés par la Commission : le dossier-support du maître d'ouvrage, sa synthèse et les pièces annexes, le journal du débat, toutes les contributions écrites, les questions posées et les réponses qui leur sont apportées, les comptes rendus intégraux des réunions publiques.

Un journal du débat a rendu compte de l'actualité du débat et du déroulement du débat. Quatre numéros ont été réalisés et diffusés :
Journal n°1 Juillet 2006 (10 juillet[9])
Journal n°2 Octobre 2006 (10 octobre)
Journal n°3 Novembre 2006 (13 octobre)
Journal n°4 Décembre 2006 (18 décembre)

La Commission a proposé, très tôt, d'éditer et de diffuser les contributions sous forme de ***cahiers d'acteurs*** et offert la possibilité de s'adresser à elle par courrier, téléphone, carte T.

[9] Date de parution.

Une carte T a été insérée dans le premier numéro du journal, des coupons étaient également mis à disposition lors des réunions publiques.

Les réunions publiques ont fait l'objet, comme explicité ci-dessous, d'une réflexion approfondie afin d'en préciser le calendrier, les thèmes, les lieux et dates.

La promotion du débat public

La Commission particulière a profité de son installation à Limoges pour diffuser un premier communiqué de presse visant à informer les populations sur la tenue d'un débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges et à montrer que ce débat avait bien une réalité.

Pour les mêmes raisons, elle a jugé intéressant d'être présente à la Foire-Exposition de Limoges qui s'est tenue **du 19 au 28 mai** ; il s'agit d'une manifestation annuelle qui attire généralement beaucoup de personnes (plus de 100 000 cette année). La Commission y avait un stand où les visiteurs ont pu rencontrer les membres de la Commission et découvrir la procédure du débat public ; les demandes d'information et de documentation ont été nombreuses. Les échanges verbaux et la mise à disposition de fiches ont permis à la Commission de recueillir un certain nombre de questions et d'avis sur un projet dont on ne connaissait alors que le nom.

Un courrier a été adressé **courant mai** à 611 acteurs (services de l'Etat, élus, associations, milieux économiques) dont 337 maires des communes situées dans la zone d'étude des options de passage de la ligne, pour les sensibiliser à la procédure du débat public, et les inviter à participer aussi bien au débat qu'à sa promotion. Deux brochures réalisées par la Commission, une sur le débat public, et l'autre sur les cahiers d'acteurs leur ont été transmises ainsi qu'un questionnaire très succinct leur demandant quels thèmes ils pensaient devoir être abordés au cours du débat, et leurs suggestions pour l'organisation du débat. De fait, il y a eu peu de retours du questionnaire.

Une « réunion d'acteurs » s'est tenue **le 26 juin** : elle a rassemblé 41 personnes. Cette réunion avait pour objet de présenter les membres de la Commission et l'équipe technique, d'expliciter les grandes lignes du débat, son organisation, le projet de calendrier avant qu'il ne

soit proposé à la Commission Nationale et également de recueillir les réactions et suggestions des personnes présentes.

Une présentation de la procédure du débat public a également été faite au comité de direction de la Direction Régionale de la SNCF de Limoges **le 27 juin** et aux agents de la Direction Régionale de l'Equipement (Région Limousin) **le 5 juillet.**

Le **6 juillet**, lors d'un point-presse, la Commission Particulière a informé de la tenue du débat et du calendrier.

La diffusion des documents

- Les premiers documents[10] du débat public pouvaient être consultés sur le site internet de la Commission dès le mois de mai. Le dossier rédigé par le maître d'ouvrage et sa synthèse ont été mis en ligne le 6 juillet, le lendemain de la décision de la Commission nationale jugeant le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet et approuvant les modalités d'organisation du débat, soit deux mois avant l'ouverture du débat public. Cette information précoce a porté ses fruits : plus de 4000 connexions au site internet étaient enregistrées avant l'ouverture du débat.

- La diffusion en grand nombre, dans la deuxième quinzaine d'août, du premier numéro du journal du débat et de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, accompagnés de la lettre de la Présidente a été effectuée dans les départements de la Vienne, la Haute-Vienne, la Creuse, la Corrèze et l'Indre. Au total, 527 480 envois ont été faits à la population concernée par le projet, en envoi postal non-adressé, un mailing adressé ayant été jugé trop onéreux.

- La diffusion des documents du débat s'est faite par l'intermédiaire des journaux Sud Ouest et La Dépêche du Midi pour les départements de la Dordogne et du Lot.

- Le dossier du débat, sa synthèse, le journal du débat ont été adressés à 2092 personnes (représentants des services de l'Etat, élus, responsables des milieux socio économiques, associatifs, etc.).

[10] Mode d'emploi du débat public et Mode d'emploi des cahiers d'acteurs.

Par ailleurs, des kits d'information ont été installés à la fin du mois d'août dans 9 gares (Limoges-Montjovis, Poitiers, Brive, Châteauroux, La Souterraine, Tulle, Guéret, Cahors, Périgueux) concernées par le projet ainsi qu'une exposition sur le débat public et le projet dans la gare de Limoges-Bénédictins et les mairies de Poitiers et de Limoges. Des supports d'information (« Publicité sur le Lieu de Vente ») ont également été mis à la disposition des mairies et préfectures susceptibles d'être intéressées.

Des encarts dans la presse quotidienne régionale ont permis d'annoncer le calendrier du débat et les dates des réunions publiques d'ouverture.

Tableau 1 – Le plan de communication décidé par la CPDP

AOUT 2006 **Diffusion dans les boîtes aux lettres du journal du débat n°1 et de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage**	Départements concernés : - Haute-Vienne - Corrèze - Creuse - Périmètre d'étude du projet (Charente, Deux-Sèvres, Vienne) - Indre (sud) 527 480 exemplaires
WEEK-END DU 19 ET DU 20 AOUT **Diffusion du journal n°1 et de la synthèse avec les journaux : la Dépêche du Midi (édition Lot) et Sud-Ouest (édition Dordogne)**	45 000 exemplaires
AOUT 2006 **Envoi aux acteurs institutionnels du journal n°1, du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse**	Elus, administrations, acteurs socio-économiques, associations et mairies Périmètre de 2083 communes
AOUT 2006 **Mise à disposition des documents du débat dans les lieux publics**	Kits exposition : Gares de Limoges Montjovis, Poitiers, Brive, Châteauroux, La Souterraine, Tulle, Guéret, Cahors, Périgueux PLV : Autres gares, et sur la base du volontariat : mairies, préfectures et sous-préfectures
Expositions	- mairies de Poitiers et de Limoges - gare de Limoges Bénédictins - lors des réunions publiques

Le plan de communication mis en œuvre a répondu aux objectifs prévus et n'a suscité que très peu de remarques de la part du public ; peu d'erreurs de diffusion ont été enregistrées, ce qui rend compte de l'utilité de l'important travail d'ajustement de ce périmètre de diffusion fait

par la Commission. La Commission avait craint que la diffusion des documents du débat, se faisant pendant la période des vacances sous forme « non- adressée », ne soit contestée. Il n'y a quasiment pas eu de remarques sur ce point.

2.2. LES REUNIONS PUBLIQUES

Différents types de réunions ont été envisagés :

- **des réunions générales de lancement**, une à Limoges, une à Poitiers permettant de discuter de l'ensemble du projet et d'aider à affiner l'organisation des réunions suivantes en fonction des prises de position, interrogations et autres demandes,

- **des réunions « territoriales »**, plus orientées vers les incidences du projet sur la desserte ferroviaire locale et ses conséquences pour les territoires concernés,

- **des réunions « de proximité »** au cours desquelles il était prévu d'examiner de façon plus détaillée les caractéristiques du projet et ses effets éventuels sur son environnement immédiat,

- **des réunions thématiques** dont l'objet était d'approfondir la réflexion, avec l'aide d'experts, sur des grands sujets qui ne pouvaient être que survolés dans le cadre de réunions plus générales. Quatre réunions de ce type ont été programmées, les thèmes retenus étant l'aménagement du territoire, l'évolution des modes de déplacement, les incidences d'une LGV sur l'environnement naturel et l'environnement humain,

- **une audition publique**, réservée à l'exposé de solutions ferroviaires qui pouvaient être proposées par d'autres acteurs, qu'elles soient alternatives et/ou complémentaires au projet proposé de RFF,

- **un atelier pédagogique** portant sur les méthodes d'évaluation économique du projet et les questions de financement,

- **deux réunions de clôture,** la première à Poitiers, la seconde à Limoges, destinées à donner quelques informations sur le débat en termes de participation notamment,

valider les principaux éléments retenus par la CPDP dans le cadre de la préparation de son compte-rendu.

A l'issue de sa réflexion pour l'établissement du calendrier de ces réunions, la Commission a choisi de traiter successivement de l'opportunité du projet et des conditions de son éventuelle réalisation. Il a en effet semblé à la CPDP que la question de l'opportunité aurait pu gêner un débat serein sur les conditions d'insertion du projet, les mesures d'accompagnement, etc., si ce découpage n'avait pas été préalablement opéré[11]. Toutefois, et afin de ne pas trop centrer la première période du débat sur l'opportunité et permettre d'élargir la vision du projet, une réunion thématique sur l'environnement a été envisagée à mi-débat.

Les réunions territoriales se sont tenues dans les villes-capitales des départements intéressés au projet, mais aussi dans les villes où se trouvent la gare principale, La Souterraine pour la Creuse, Brive pour la Corrèze. Les trois réunions de proximité voulaient correspondre aux trois options de passage chacune intéressant une sous-préfecture, d'où le choix de Bellac, Montmorillon et Confolens. Pour ce qui est des réunions thématiques, audition publique et atelier pédagogique, il avait été décidé au départ de les tenir toutes à Limoges pour des raisons de commodité mais aussi parce que certains thèmes étaient censés intéresser plus particulièrement la région Limousin ; il a été décidé, suite à la réunion d'acteurs, de faire une réunion « environnement » à Limoges et l'autre à Poitiers, étant entendu que, même si les thèmes des deux réunions étaient différents, il n'était pas interdit d'élargir le sujet, ce qui a été proposé en séance.

Le choix des dates a dû tenir compte d'une forte contrainte : la disponibilité des salles.

[11] De fait cette orientation s'est révélée parfaitement utopique puisque l'on n'a cessé, quelque soit le type de réunions, de s'interroger sur l'opportunité du projet.

Tableau 2 – Le calendrier des réunions du débat

Date	Lieu	Intitulé de la réunion
05/09/2006	Limoges	Réunion d'ouverture
06/09/2006	Poitiers	Réunion d'ouverture
14/09/2006	Limoges	Réunion Thématique : « LGV - Aménagement du territoire et développement régional »
18/09/2006	Guéret	Réunion Territoriale
21/09/2006	Brive La Gaillarde	Réunion Territoriale
28/09/2006	Limoges	Réunion Thématique : « Les besoins de déplacements actuels et futurs »
05/10/2006	Limoges	Audition Publique : « Audition publique : les autres propositions ferroviaires »
10/10/2006	La Souterraine	Réunion Territoriale
19/10/2006	Tulle	Réunion Territoriale
23/10/2006	Limoges	Réunion Thématique : « Développement durable, environnement naturel et biodiversité »
06/11/2006	Périgueux	Réunion Territoriale
13/11/2006	Châteauroux	Réunion Territoriale
20/11/2006	Poitiers	Réunion Thématique : « Environnement humain et agriculture »
23/11/2006	Cahors	Réunion Territoriale
27/11/2006	Limoges	Atelier pédagogique : « Economie et financement de la LGV »
30/11/2006	Bellac	Réunion de Proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »
04/12/2006	Montmorillon	Réunion de Proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »
07/12/2006	Confolens	Réunion de Proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »
12/12/2006	Poitiers	Réunion de Clôture
13/12/2006	Limoges	Réunion de Clôture

3. LE DEROULEMENT DU DEBAT

Le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges s'est déroulé du 1er Septembre 2006 au 18 Décembre 2006 après une phase de préparation de 6 mois.

3.1. LE LANCEMENT DU DEBAT

Le débat public a été lancé lors de deux conférences de presse organisées par la Commission Particulière du Débat Public en présence d'Yves Mansillon, Président de la Commission Nationale du Débat Public : le 29 août au matin à Limoges et le 29 août dans l'après-midi à Poitiers.

Le dossier de presse contenait outre des éléments de présentation du débat public, le dossier support rédigé par le maître d'ouvrage, la synthèse du dossier du débat et le journal n°1.
Plus d'une vingtaine de journalistes ont participé à ces conférences de presse.

3.2. LA COMMUNICATION PENDANT LE DEBAT

Des contacts réguliers avec les médias (presse régionale, radio, télévision) ont été assurés tout au long du débat. Une vingtaine d'annonces presse a été publiée dans les principaux titres de la presse quotidienne régionale (La Montagne, Le Populaire du Centre, L'Echo, La Nouvelle République du Centre Ouest, Centre presse, La Dépêche du Midi…), mais aussi dans la presse gratuite (L'Info) ou la presse agricole (Vienne Rurale, La Vie charentaise, l'Union agricole).

Une attention particulière a été portée aux villes plus excentrées qui ne figuraient pas dans le périmètre de diffusion des documents en mailing non adressé : Périgueux et Cahors. En sus des annonces par voie de presse, une distribution de tracts y a ainsi été réalisée quelques jours avant la tenue de la réunion publique.

Une nouvelle opération de diffusion par voie postale non adressée a été organisée dans le périmètre des options de passage plusieurs jours avant les réunions de proximité de Bellac, Montmorillon et Confolens.

3.3. LES REUNIONS PUBLIQUES

Les événements les plus marquants du débat furent évidemment les 20 réunions publiques qui rassemblèrent au total 4775 personnes pour des échanges qui durèrent près de 70 heures.

La participation

La participation a été très variable suivant le type et le lieu de la réunion : grosse affluence aux réunions de lancement et à la réunion de clôture de Limoges, aux réunions territoriales de La Souterraine, et toute proportion gardée, celles de Tulle et de Guéret et surtout de Châteauroux avec 1500 personnes. La réunion thématique sur l'aménagement du territoire a connu un bon succès ainsi que celle de Poitiers sur le thème de l'environnement humain, et l'audition publique. Les réunions de proximité ont également attiré beaucoup de monde ; en

revanche la Commission s'est étonnée de la faible participation à l'atelier pédagogique, très demandé par des personnalités de sensibilités très différentes, qui n'a rassemblé que 50 personnes. Les personnes présentes aux réunions de Brive et de Périgueux ont elles-mêmes déploré la faible participation.

Le déroulé des réunions

La Commission a décidé que toutes les interventions du public, particuliers, élus et autres institutionnels, se feraient de la salle, « à main levée », excepté lors des réunions de très grande affluence où la Présidente de la Commission a demandé que les personnes s'inscrivent, leur nom s'affichant sur écran géant au fur et à mesure de leur inscription. Ce fut le cas à Châteauroux mais également à Limoges, lors de la réunion de clôture. Les questions posées par écrit étaient bien entendu acceptées et encouragées.

Les scénarios des réunions générales d'ouverture, territoriales et de proximité furent très semblables :

- Un mot d'accueil du maire ou de son représentant,
- Une présentation des principes et des modalités du débat par la Présidente de la Commission et dans certains cas, par le préfet concerné,
- Une présentation du projet par le maître d'ouvrage, adaptée au type de réunion et au territoire,
- Une intervention de la SNCF[12] dans les réunions d'ouverture visant à préciser son rôle,
- Débat avec la salle.

Tableau 3 - Tableau synthétique des réunions publiques

[12] La SNCF était présente à toutes les réunions et a été très sollicitée pour répondre aux questions la concernant.

DATES	THEME	LIEU ET NOMBRE DE PARTICPANTS
05/09/2006	Réunion d'ouverture	Limoges - Faculté de droit 450 participants
06/09/2006	Réunion d'ouverture	Poitiers – Parc des expositions 340 participants
14/09/2006	Réunion Thématique : « LGV - Aménagement du territoire et développement régional »	Limoges - Faculté de droit 150 participants
18/09/2006	Réunion Territoriale	Guéret- Salle polyvalente 110 participants
21/09/2006	Réunion Territoriale	Brive La Gaillarde- Chambre de Commerce et d'Industrie 90 participants
28/09/2006	Réunion Thématique : « Les besoins de déplacements actuels et futurs »	Limoges - Faculté de droit 140 participants

EXPERTS CPDP	EXPERTS RFF	INTERVENTIONS AU PUPITRE
		Mme Hélène Pauliat, Doyen de la Faculté de droit et des sciences économiques de Limoges, M. Dominique Bur , Préfet de la Haute-Vienne, Préfet de la Région Limousin M. Pierre Meyer, Directeur Régional de la SNCF (Limoges).
		M. Bernard Niquet, Préfet de la Vienne, Préfet de la Région Poitou- Charentes ; M. Xavier Ouin, Directeur Régional de La SNCF Aquitaine-Poitou-Charentes
M. Dominique Royoux, professeur associé à l'université de Poitiers, Directeur du service recherche & développement à la Communauté d'Agglomération de Poitiers, M. Etienne Auphan, Professeur émérite de Géographie Economique et des Transports à l'Université Paris Sorbonne	M. Emmanuel De La Masselière, SETEC Organisation M. Naji Rizk, Chef de Division Centre Ouest à la Direction du Développement, RFF	
		M. Michel Vergnier, Député-Maire de la Ville de Guéret
M. Yves Geffrin, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées M. Jean Varlet, Professeur de Géographie à l'Université de Savoie M. Philippe Mathis, Professeur en aménagement du territoire et d'urbanisme à POLYTECH, Université de Tours	M. Jean-Pierre Orus, Chef du département des activités voyageurs et fret, RFF	

DATES	THEME	LIEU ET NOMBRE DE PARTICPANTS
05/10/2006	Audition Publique : « Audition publique : les autres propositions ferroviaires »	Limoges - Faculté de droit 180 participants
10/10/2006	Réunion Territoriale	La Souterraine- Espace de l'Ecluse 200 participants
19/10/2006	Réunion Territoriale	Tulle – Salle de l'Auzelou 110 participants
23/10/2006	Réunion Thématique : « Développement durable, environnement naturel et biodiversité »	Limoges - Faculté de droit 70 participants
06/11/2006	Réunion Territoriale	Périgueux-Auditorium du théâtre l'Odyssée 50 participants
13/11/2006	Réunion Territoriale	Châteauroux- Salle des fêtes de Belle Isle 1 500 participants
20/11/2006	Réunion Thématique : « Environnement humain et agriculture »	Poitiers – Parc des expositions 140 participants

EXPERTS CPDP	EXPERTS RFF	INTERVENTIONS AU PUPITRE
		M. André Thépin M. Didier Thillet, Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées, M. Michel Caniaux, Président d'ALTRO, M. François Ribert, représentant les CCI du Cher, du Loiret, de l'Indre, M. Jean-Marie Aubessard, Secrétaire du Syndicat CGT Cheminots du Secteur de Limoges, M. André Pamboutzoglou
		M. Yves Furet, Maire de La Souterraine, Président de la Communauté de Communes du Pays Sostranien
		M. Jean Combasteil, 1er Adjoint au Maire de Tulle
	Mme Anne Guerrero, Chef de département environnement et développement durable, RFF, M. Fabien Durr, Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest, Mme Sandrine Rabaseda, Responsable environnement, LGV Est-européenne, RFF	
		M. Raphaël Bartolt, Préfet de la Dordogne
		M. Jean-François Mayet - Maire de Châteauroux, Conseiller Général de l'Indre, M. François Philizot - Préfet de l'Indre
M. René Dauman, Responsable de l'unité médicale d'audiologie au service ORL du CHU de Bordeaux, M. Pierre Donadieu, Professeur à l'École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles;	Mme Anne Guerrero, Chef de département environnement et développement durable, RFF, M. Michel Bousseaud, Responsable du pôle territorial à la mission LGV Bretagne-Pays de Loire, RFF M. Fabien Durr, Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest,	

DATES	THEME	LIEU ET CHIFFRES
23/11/2006	Réunion Territoriale	Cahors- Espace associatif Clément Marot 40 participants
27/11/2006	Atelier pédagogique : « Economie et financement de la LGV »	Limoges - Faculté de droit 50 participants
30/11/2006	Réunion de Proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »	Bellac- Centre Culturel 105 participants
04/12/2006	Réunion de Proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »	Montmorillon- Centre d'animation Régional 150 participants
07/12/2006	Réunion de Proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »	Confolens- Salle des fêtes 120 participants
12/12/2006	Réunion de Clôture	Poitiers – Parc des expositions 90 participants
13/12/2006	Réunion de Clôture	Limoges - Faculté de droit 700 participants

EXPERTS CPDP	EXPERTS RFF	INTERVENTIONS AU PUPITRE
		M. Marc Lecuru, Maire de la ville de Cahors
M. Marc Papinutti, Chargé de la Sous-direction des infrastructures ferroviaires et collectives, Direction Générale de la Mer et des Transports M. Michel Lebœuf, Directeur du développement de la division Voyageurs France-Europe, SNCF	M. Jean-Pierre Orus, Chef du département des activités voyageurs et fret, RFF	
	M. Fabien Durr, Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest, M. Naji Rizk, Chef de Division Centre Ouest à la Direction du Développement, RFF	M. Jean-Claude Nénert, Adjoint au Maire de Bellac M. Didier Marti, Sous-préfet de Bellac
	M. Fabien Durr, Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest	M. Yves Bouloux, 1er Adjoint au Maire de Montmorillon
	Mme Béatrice Deblangy, Chargée d'étude au CETE de l'Ouest	M. Jean-Louis Dutriat, premier adjoint au Maire de Confolens

Les réunions thématiques se sont déroulées en présence d'experts choisis par la Commission et des experts du maître d'ouvrage. Le scénario était variable suivant le sujet ; à chaque réunion la Présidente de la Commission a pris soin de rappeler les objectifs du débat public et de préciser ceux de la réunion tandis que le maître d'ouvrage faisait une présentation rapide du projet.

Lors de l'audition publique, six propositions alternatives au projet et/ou complémentaires ont été proposées. Quatre demandes d'intervention étaient programmées, deux ont été faites sur place, une en début de réunion, l'autre en cours de réunion. Dans un souci d'équité, l'ordre de passage des quatre intervenants inscrits a été tiré au sort.

L’atelier pédagogique a permis d’entendre un expert de RFF qui a présenté la méthodologie utilisée pour l’évaluation socio-économique du projet et deux experts qui sont intervenus sur le thème du financement.

L’option prise pour l’organisation des réunions de clôture a été la suivante :

- Une intervention de la Commission faisant le point sur les principales caractéristiques du débat au niveau de la forme (fonctionnement de la Commission, mise en place du dispositif de communication, participation) et donnant ses premières impressions sur le fond,
- Une intervention du maître d’ouvrage présentant l’essentiel de ce qu’il avait retenu du débat,
- Une présentation par les différents acteurs de leur position à l’issue du débat.

Un courrier avait été adressé, au préalable, aux différents acteurs, leur précisant le déroulement de cette réunion tel que la Commission l’avait prévu et leur spécifiant, en particulier, qu’il n’était plus question de débattre mais bien de recueillir les points de vue des uns et des autres après trois mois et demi de débat, chaque intervention ne devant pas excéder 5 minutes.

L’ambiance générale des réunions

La réunion d’ouverture de Limoges s’est déroulée dans un climat passionné dont la presse s’est largement fait l’écho; il faut dire que la salle a attendu très longtemps avant de pouvoir prendre la parole, et que le débat est parti très fort entre opposants et partisans du projet. Celle de Poitiers a été plus sereine.

Lors des réunions territoriales, les salles étaient en général très homogènes : pour ou contre le projet ; il n’y a vraiment qu’à Tulle et un peu à Brive, que les opinions étaient partagées. Si dans ces réunions, l’atmosphère a pu être parfois tendue, les discussions ont toujours été menées à leur fin.

Les élus ont été extrêmement présents tout au long de ce débat et ont même été, dans certaines réunions, quasiment les seuls à intervenir : ce fut le cas à Guéret et à Tulle notamment. Les socioprofessionnels se sont exprimés le plus souvent par la voie des présidents de chambre de commerce et d’industrie ou leurs représentants; la Commission a en particulier noté une grande assiduité du Président de la Chambre de commerce et d’industrie de Limoges et de la Haute-Vienne. Ont été remarquables l’assiduité du Président de l’association Berry-Limousin-Pyrénées qui a participé à toutes les réunions ainsi que celle du Président d’ALTRO.

Les réunions territoriales ont été marquées par une forte participation des cheminots. Les associations de protection de l'environnement ont été particulièrement actives lors des réunions de Poitiers. Les particuliers, venus nombreux aux réunions, se sont surtout exprimés à la réunion d'ouverture de Limoges, à Châteauroux et dans les réunions de proximité.

Le tableau ci-dessous donne une répartition du nombre de prises de parole par types d'acteurs :

Tableau 4- Répartition des prises de parole en réunion publique

Réunions	Particuliers	Elus	Socio-professionnels	SNCF	Partis politiques	Associations
Limoges 05/09 Réunion d'ouverture	16	6	2	1		1
Poitiers 06 /09 Réunion d'ouverture	5	4		1		5
Limoges 14/ 09 Réunion Thématique	7	4	2	3		2
Guéret 18/09 Réunion Territoriale	3	11		2		3
Brive 21/09 Réunion Territoriale	7	4		3	1	2
Limoges 28/09 Réunion Thématique	6	1	1	1		2
Limoges 05/10 Audition Publique	3	3	2	3		4
La Souterraine 10/10 Réunion Territoriale	4	8	2	3		3
Tulle 19/10 Réunion Territoriale	1	11	1	2	1	2
Limoges 23/10 Réunion Thématique	8	1	2	2		3
Périgueux 06/11 Réunion Territoriale	2	3	3	1		2
Châteauroux 13/11 Réunion Territoriale	15	8	4	1		1
Poitiers 20/11 Réunion Thématique	4	1	2			6
Cahors 23/11 Réunion Territoriale	5	6		3		1
Limoges 27/11 Atelier Pédagogique	5	2	1			2
Bellac 30/11 Réunion de Proximité	16	7	2			3
Montmorillon 04/12 Réunion de Proximité	10	5	1	1		4
Confolens 07/12 Réunion de Proximité	8	4	2	2	1	2
Poitiers 12/12 Réunion de Clôture		3	3	3	1	3
Limoges 13/12 Réunion de Clôture	2	11	6	3	1	6
TOTAUX	**127**	**103**	**36**	**35**	**5**	**55**

Les réunions ont été de bonne qualité et se sont passées globalement dans une ambiance cordiale, excepté la première à Limoges dont le démarrage a été particulièrement houleux, et la dernière, la réunion de clôture de Limoges, au cours de laquelle on a pu s'étonner du comportement de certains participants qui semblaient confondre débat public et meeting.

3.4. LES CONTRIBUTIONS

L'implication dans le débat public s'est traduite par un nombre élevé des contributions[13], 495, mais également d'avis et de questions qui ont été systématiquement affichés sur le site internet.

Ces contributions émanaient de particuliers, d'associations et d'acteurs institutionnels qui se sont exprimés par courrier et sur le site internet de la Commission, sous des formes diverses : motions détaillées et argumentées, délibérations, réflexions, propositions, etc. - la majorité des contributions (65 %) provenait des communes des départements de la Creuse et de l'Indre.

Tableau 5 – Les contributions reçues par la Commission

STRUCTURE	NATURE DU DOCUMENT	NOMBRE
Associations	Contributions écrites	21
	Motions (Creuse)	1
	Pétition	1
Mairies, Communautés de Communes et Communautés d'agglomérations	Contributions écrites	4
	Motions (Total)	149
	Dont Creuse	*134*
	Dont Indre	*13*
	Dont Haute-Vienne	*2*
	Délibérations (Total)	174
	Dont Indre	*162*
	Dont Creuse	*8*
	Dont Haute-Vienne	*3*
	Dont Cher	*1*
	Vœux	5
Conseils Généraux	Contributions écrites	3
	Motions	1
	Délibérations	3
	Vœux	1
Conseils Régionaux	Contributions écrites	1
	Vœux	2
Institutionnels et Services de l'Etat	Contributions écrites	9
Organismes socioprofessionnels	Contributions écrites	18
	Délibérations	3
Partis politiques	Contributions écrites	4
	Délibérations	1
Entreprises	Contributions écrites	
	Motions (Creuse)	1

[13] Cf. annexe 3 - Les contributions.

Particuliers	Contributions écrites	84
Syndicats	Contributions écrites	8
	Délibérations	1
Total		**495**

3.5. LES PETITIONS ET MOTIONS/DELIBERATIONS

La Commission a été destinataire d'une pétition de 1573 signatures rassemblées par l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.

La Commission a également reçu une délibération unique de 142 communes creusoises et une autre de 119 communes de l'Indre (voir ci-dessous).

MOTION / DELIBERATION ADOPTEE PAR 142 COMMUNES CREUSOISES

« Les élus affirment que ramener l'avenir de la desserte ferroviaire du Limousin à un projet exclusif – la ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges – pénaliserait lourdement la Creuse dans la compétition économique et sociale en cours, car elle signifierait l'absence de toute amélioration d'offre ferroviaire durant les 15 ans à venir.

Les élus demandent :

- *la modernisation de la ligne historique La Souterraine – Châteauroux – Vierzon – Paris avec pour objectif de placer La Souterraine à 2 heures de Paris,*
- *l'aménagement de la ligne Guéret – Limoges avec la suppression du rebroussement et l'électrification,*
- *une meilleure interconnexion entre le TER bus interrégional desservant la façade Est creusoise (Mérinchal, Auzances – Evaux – Chambon, Budelière) et les trains au départ de Montluçon. (…) »*

DELIBERATION ADOPTEE PAR 119 COMMUNES DE L'INDRE

« Le Conseil municipal, après en avoir délibéré :

S'oppose à la création d'une ligne grande vitesse LIMOGES-POITIERS qui risquerait de reléguer la voie Châteauroux – Paris au niveau secondaire et, en termes d'aménagement du territoire, laisser de côté l'ensemble des départements du grand centre soit près d'1.8 million d'habitants ;

Rappelle que l'Indre s'appuyant sur l'expertise des Chambres de Commerce et d'Industrie, a déjà fait connaître sa position sur les aménagements ferroviaires nécessaires à son territoire ;

Demande :
La grande vitesse entre LIMOGES et PARIS par CHÂTEAUROUX avec l'amélioration et la modernisation de la voie.
L'interconnexion de cette ligne au réseau TGV irriguant l'Europe du Nord et de l'Est, gage d'un raccordement aux grands pôles de développement économique. »

3.6. LES CAHIERS D'ACTEURS

La Commission a publié et diffusé 22 cahiers d'acteurs, expression de la diversité des opinions concernant le projet. Les premiers cahiers d'acteurs ont été publiés à la suite de l'audition publique consacrée à la présentation des projets alternatifs et/ou complémentaires ; la Commission a reçu ensuite des contributions des associations de protection de l'environnement. Elle a été très fortement sollicitée en fin de débat et a dû faire des prouesses pour sortir le dernier cahier avant la fin du débat.

LES 22 CAHIERS D'ACTEURS

1. **Chambres de Commerce et d'industrie de l'Indre, du Cher et du Loiret et Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Centre**
2. **Association TGV Berry-Limousin – Pyrénées**
3. **Comité de Défense de la Gare de Saint Sébastien et Autres Services Publics (CODEGASS)**
4. **Secteur Fédéral CGT des cheminots de la Région de Limoges**
5. **Vienne Nature**
6. **Association Logistique Transport Ouest (ALTRO)**
7. **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)**
8. **Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne**
9. **Les Amis de la Terre Poitou et Limousin**
10. **Legrand France**
11. **Conseil Economique et Social Poitou-Charentes**
12. **Ville et Communauté d'agglomération de Poitiers**
13. **Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne**
14. **Réseau de Villes Poitiers-Limoges**
15. **Réseau de Villes Limousin Axe Majeur**
16. **Association de Désenclavement du Nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais**
17. **Agence d'Urbanisme et de développement Clermont Métropole**
18. **Ville de Limoges / Communauté d'Agglomération Limoges Métropole**
19. **Université de Poitiers**
20. **Conseil Général de la Haute-Vienne**
21. **Conseil Régional Limousin - Vœu de l'assemblée régionale adopté en séance plénière le 19 octobre 2006**
22. **Conseil général de Corrèze**

3.7. Le site internet

Le site Internet www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org a été fréquemment consulté comme en témoignent les 17 441 visites qu'il a reçues. Ainsi que l'indique le tableau ci-dessous, le rythme de consultations, qui a un peu fléchi surtout en octobre et novembre par rapport à ce qu'il était au début du débat, a connu en décembre une forte hausse.

Les pages les plus consultées ont été :

- le dossier du maître d'ouvrage
- les contributions
- le journal du débat

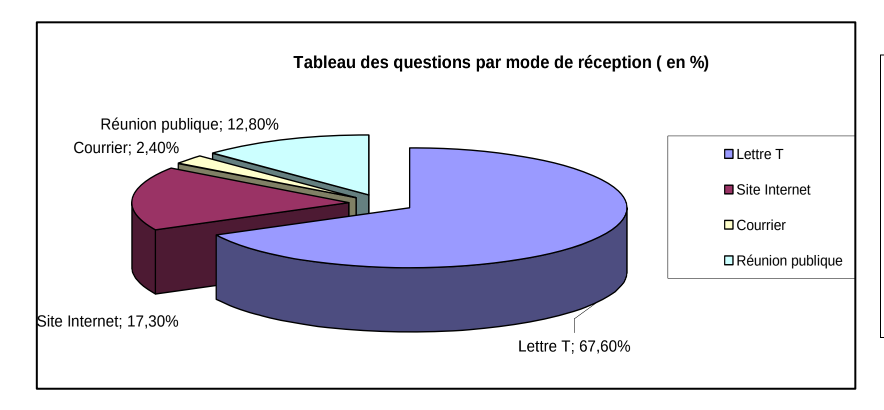
Tableau 6 - Les consultations du site Internet

	Moyenne/jour		Total mensuel	
Mois	Pages	Visites	Pages	Visites
décembre 2006	421	131	13 053	4 063
novembre 2006	389	101	11683	3 037
octobre 2006	424	96	13 153	2 987
septembre 2006	502	120	15 063	3 616
août 2006	320	76	9 939	2 972
juillet 2006	173	33	5 368	1 039
juin 2006	25	5	774	154
mai 2006	14	3	440	120
avril 2006	1	1	33	31
mars 2006	1	0	43	22
Totaux 2006	228	57	69 549	17 441

3.8. LE SYSTEME DES QUESTIONS/ REPONSES

Au total, la Commission a reçu 1153 questions dont la très grande majorité (67,6%) a été adressée par carte T.

Figure 1 - Origine des questions



Catégorie	En valeur	En %
Lettre T	779	67,6 %
Site Internet	199	17,3 %
Courrier	27	2,4 %
Email	9	0,8 %
Réunion publique	148	12,8 %

Toutes les questions reçues à la Commission ont fait l'objet d'une insertion sur la base interne de la Commission en lien direct avec le maître d'ouvrage. Chaque réponse proposée par RFF était validée par un membre de la Commission qui, le cas échéant, lui demandait un complément de réponse.

Malgré quelques retards en début de débat dans le délai de réponse à ces questions, fixé à quatre semaines d'un commun accord entre la CPDP et RFF, le maître d'ouvrage a fait face aux questions posées ; de fait, il ne restait que peu de questions sans réponse à la clôture du débat. La Commission souligne aussi la disponibilité de la SNCF et la DRE, également sollicitées pour répondre aux questions du public.

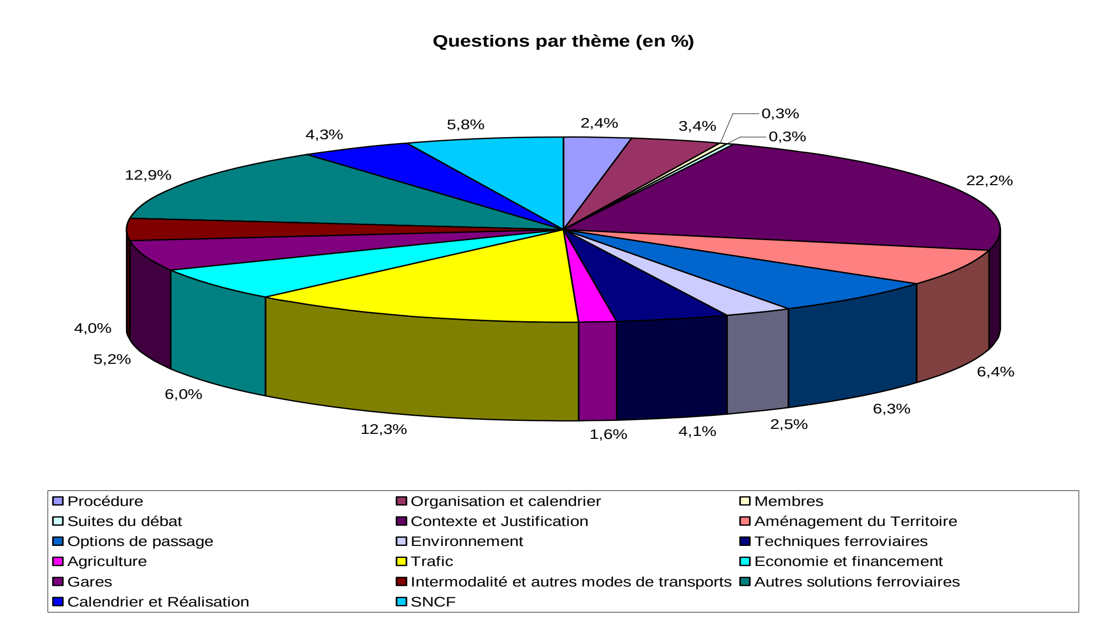
Parmi le millier de questions **adressé à RFF**, 25 % (256) ont porté sur la justification du projet. Les questions sur les autres solutions ferroviaires ou les solutions alternatives ont été également très nombreuses (148 questions). 18 questions ont été posées à Réseau ferré de France sur l'agriculture, la sylviculture et les problématiques foncières et 29 sur l'environnement.

74 questions ont été **adressées à la CPDP** et concernaient surtout l'organisation et le calendrier du débat et notamment le lieu des réunions. Plusieurs personnes se sont demandées pourquoi la Commission n'avait pas organisé un référendum ou un sondage, sans remettre en cause pour autant le débat public. L'intérêt d'un forum de discussion a été également souvent souligné :

« Votre site a au moins le mérite d'exister mais il y manque un forum sur lequel les gens pourraient débattre entre eux ».

Enfin, 64 questions ont été **posées à la SNCF** concernant pour l'essentiel le prix futur du billet, la fréquence des trains à la fois sur le TGV Poitiers-Limoges mais également sur l'axe historique et l'avenir de la gare d'Austerlitz.

Figure 2 - Répartition des questions par thème



3.9. LA PRESSE

La Commission Particulière tient à souligner le travail de la presse[14], à l'origine d'une production importante et variée sur la question du projet, tant en phase de préparation que pendant la durée du débat public.

Au total, plus de 260 articles ont été publiés. 20 reportages télévisés ont été tournés et de très nombreux passages radio se rapportant au projet ou au débat ont été diffusés dans les huit départements concernés. Cette couverture médiatique a permis à la Commission de démultiplier les actions de communication et d'informer tout au long de ces quatre mois de débat.

[14] Cf. annexe 4 –Les articles de presse.

Les deux conférences de presse de Limoges et de Poitiers du 29 août 2006 ont été l'occasion pour la Commission particulière de rappeler ses attentes et pour le maître d'ouvrage de présenter le dossier support du débat public.

L'annonce des premières réunions publiques des 5 et 6 septembre à Limoges puis à Poitiers a été largement relayée par la presse écrite et audiovisuelle. Les réunions thématiques, plus techniques et plus cadrées, ont été moins médiatisées malgré la qualité des interventions. Les réunions territoriales ont, quant à elles, fait l'objet d'un vif intérêt. La réunion de Châteauroux, très attendue dans l'Indre, a suscité une forte mobilisation médiatique. Le soir de la réunion publique, France 3 Centre a réalisé un direct depuis la salle des fêtes. Les réunions de proximité ont été assez bien suivies et les réunions de clôture l'ont été de manière inégale.

Dès l'annonce de l'organisation du débat, certains se sont interrogés sur l'intérêt d'un tel débat et sur ses finalités. Pour autant, à l'issue du débat, France 3 estime que le débat a été « *fructueux* ».

La presse a également, tout au long du débat, relayé les prises de position des élus comme elle a souvent mis en scène une forme de confrontation entre le projet de ligne à grande vitesse et les projets alternatifs et complémentaires. Les projets utilisant l'axe historique (train pendulaire dit POLT, amélioration des voies existantes), ainsi que le projet complémentaire défendu par ALTRO, ont, dès le début du débat public, suscité le plus grand intérêt, en raison sans doute du nombre important des prises de position en leur faveur.

3.10. LES RELATIONS AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE

Les relations de la CPDP avec le maître d'ouvrage, représenté par les responsables directs du projet et, à certaines réunions également par Hervé de Tréglodé, Directeur Général Adjoint de RFF, ont été, tout au long du débat, extrêmement cordiales. Le maître d'ouvrage s'est montré très à l'écoute de la Commission et très disponible. Des rencontres ont été organisées après chaque réunion publique pour en tirer les enseignements et préparer la réunion suivante. Avant chaque réunion, le maître d'ouvrage a transmis ses diaporamas à la CPDP.

A la demande de la Commission, le maître d'ouvrage a réalisé à mi-débat un document complémentaire répondant aux principales questions posées insuffisamment traitées ou mal exprimées dans le dossier du débat et a amélioré sa présentation sur quelques points particuliers.

Figure 3 – Les huit points du document complémentaire du maître d'ouvrage.

1. Pourquoi est-ce le projet de LGV Poitiers-Limoges qui est présenté au débat public alors que d'autres projets ont été étudiés ?
2. En quoi le projet de LGV Poitiers-Limoges participe-t-il à l'aménagement du territoire ?
3. Pourquoi une LGV entre Paris, Orléans, Limoges, voire Toulouse n'est-elle pas étudiée ?
4. Le projet de LGV Poitiers-Limoges est-il compatible avec la desserte de la ligne TER Poitiers-Limoges ?
5. Que deviendrait la ligne Paris-Orléans-Limoges ?
6. Réseau ferré de France a t-il une préférence pour l'une des trois options de passage présentées au débat public ?
7. Pourquoi prévoir de réaliser une section de LGV à voie unique ?
8. La LGV Atlantique et la gare de Paris-Montparnasse sont-elles capables d'absorber le trafic supplémentaire engendré par la LGV Poitiers-Limoges ?

Le débat, s'il a été exigeant pour la Commission, l'a été également pour le maître d'ouvrage. La Commission tient à souligner l'engagement de celui-ci et les efforts qu'il a mis en œuvre pour apporter une information adaptée aux attentes des participants au débat lors des différentes réunions. Le travail accompli pour la présentation faite à Châteauroux mérite d'être signalé.

La Commission salue la très forte implication de la SNCF[15] qui a été présente à toutes les réunions publiques et très sollicitée.

3.11. LES DEMANDES D'ETUDES COMPLEMENTAIRES

- Une première « *demande officielle de contre-expertise conduite par RFF* », faite par le député Jean-Yves Hugon à la CNDP[16], a été réitérée en réunion publique et officialisée par une demande écrite de M. Didier Thillet, Président de l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées à la CPDP. Cette demande concernait « *l'étude comparative effectuée par RFF en tenant compte du nombre d'habitants bénéficiaires et de l'équilibre de l'aménagement du territoire* » d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Beauvilliers-Orléans-Vierzon et Châteauroux.[17] Il a été ainsi décidé d'un commun accord entre RFF et l'Association de ne plus parler de « contre-expertise » mais plutôt de « complément d'étude » qui se ferait dans le cadre d'un groupe d'échanges animé par la CPDP.

[15] Représenté par M. Michel Lebœuf – Directeur du développement de la division Voyageurs France-Europe, M. Xavier Ouin - Directeur Régional de la SNCF pour la région de Poitou-Charentes et d'Aquitaine, M. Pierre Meyer, Directeur Régional de la SNCF du Limousin, M. Jean-Pierre Bellingard, directeur du développement de la SNCF de la région de Limoges, Mme Guylaine Fruchon, Direction du développement de la SNCF de la région de Limoges, M. Chevalier, Chef d'établissement La Souterraine-Châteauroux, M. Dubosc, Directeur d'établissement Exploitation du Limousin, M. Lionel Grand, Directeur du Développement, SNCF Midi-Pyrénées.
[16] Lettre adressée au Président de la CNDP, Yves Mansillon, le 7 août 2006.
[17] Courrier adressé à la CPDP le 5 septembre 2006.

Une première réunion de ce groupe a eu lieu le 26 septembre : il a été admis alors que ce complément d'étude, compte tenu des délais, ne pourrait être qu'un « dégrossissage » portant sur l'aire d'influence du projet et l'estimation de son coût. Les résultats de cette étude n'ont satisfait ni l'association, ni M. Hugon qui ont reformulé leur demande en fin de débat de façon plus précise[18]. Ils ont admis que la CPDP n'était plus concernée, sauf à faire figurer cette demande au compte-rendu du débat.

- M. André Pamboutzoglou, vice-président du Conseil régional du Limousin, qui s'était exprimé sur le sujet un certain nombre de fois en réunion publique, a fait une demande officielle à la CPDP par courrier en date du 7 novembre. Il demande que RFF réalise deux études, une « *étude du devenir des circulations sur l'axe POLT entre Limoges-Châteauroux-Vierzon-Paris, entre Brive-Cahors-Toulouse dès lors que le « barreau», s'il était concrétisé, réaliserait les 11 circulations aller-retour actuelles Limoges-Paris en passant par Poitiers.* », et une « *étude des aménagements à mettre en œuvre, notamment par des portions de LGV, d'utilisation de nouveaux matériels, pour parvenir progressivement à une durée de parcours de 2h – 2h10 entre Paris et Limoges.*[19] »

Sur le premier point des éléments de réponse ont été apportés au cours du débat par le maître d'ouvrage ; sur le second M. Pamboutzoglou est convenu que ce n'était pas une étude qui pouvait être faite dans le cadre du débat public.

- M. Jean-Louis Camus, Représentant régional de la FNAUT Limousin, a fait part de son intérêt au cours de différentes réunions publiques, dans son cahier d'acteur pour la solution du « Y renversé » et dans un email adressé à la CPDP le 27 novembre, il demande que RFF étudie, non pas « *le projet auquel fait référence RFF , repris au schéma directeur de 1992* » mais « *un projet de Y renversé qui comprend un tronc commun de Paris à Vierzon et deux branches, une vers Limoges et une autre vers Bourges-Montluçon-Clermont-Ferrand.* »

3.12. LE BUDGET DU DEBAT PUBLIC

La Commission a tenu ses engagements de maîtrise des dépenses. A la fin du débat, le coût total du débat public (comprenant la phase préparatoire) est estimé à 891 000 euros et se décompose comme suit :

[18] Cf. annexe 5 – Les demande d'études reçues à al CPDP.
[19] Cf. annexe 5 – Les demande d'études reçues à la CPDP.

BUDGET CPDP Projet LGV Poitiers-Limoges

En K€

Secrétariat et fonctionnement CPDP	257
Organisation des réunions publiques (Logistique)	198
Impression de documents du débat	236
Assistance communication à la CPDP	172
Presse	28
TOTAL	**891**

La totalité des frais pour l'organisation du débat public est intégralement prise en charge par le maître d'ouvrage du projet soumis au débat.

PARTIE II

LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT

Le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers- Limoges a porté sur l'ensemble du dossier : l'opportunité du projet et ses caractéristiques, sachant que trois options de passage étaient proposées dans le dossier du débat.

Cette partie consacrée aux enseignements du débat rend compte des opinions exprimées par les participants s'agissant :

- d'apprécier l'opportunité du projet (chapitre 1)
- de se prononcer par rapport à ses principales caractéristiques (chapitre 2)

Elle traite également dans un chapitre spécifique de « l'économie et du financement d'un projet de LGV » (chapitre 3).

1. APPRECIER L'OPPORTUNITE DU PROJET

Par rapport au thème de l'opportunité de réaliser ou non le projet de ligne grande vitesse Poitiers-Limoges, deux questions se sont posées :

- Une ligne à grande vitesse peut-elle constituer une solution aux besoins du Limousin et des territoires avoisinants ? (chapitre 1-1)
- Si oui, le choix d'une LGV Poitiers-Limoges est-il judicieux ? (chapitre 1-2)

Chacune de ces deux questions en appellent évidemment une autre, « y-a-t-il des solutions alternatives » (chapitre 1-3)

1.1. UNE LGV PEUT-ELLE CONSTITUER UNE SOLUTION AUX BESOINS DU LIMOUSIN ET DES TERRITOIRES AVOISINANTS ?

Le principe même de la création d'une LGV reliant Limoges à Paris, indépendamment du trajet retenu renvoie à l'appréciation de ce qui peut être attendu, de manière positive ou négative, de la réalisation d'un tel projet. Si les oppositions de principe ne sont pas nombreuses, elles existent.

1.1.1. LGV et aménagement du territoire : Y a-t-il un effet TGV ? L'apport des réunions thématiques

La question de la grande vitesse ferroviaire et de son effet sur l'aménagement du territoire a été abordée notamment lors de la réunion thématique qui s'est tenue le 14 septembre à Limoges. Deux experts sollicités par la CPDP y sont intervenus : M. Dominique Royoux[20] et M. Etienne Auphan[21], ainsi que M. Emmanuel de la Masselière[22].

Une nouvelle conception de l'aménagement du territoire

L'accent a d'abord été mis sur l'évolution de la notion d'aménagement du territoire, passée d'une volonté de meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques à une volonté de mise en valeur et de développement équilibré des territoires. Sous

---

[20] Professeur associé à l'université de Poitiers, Directeur du service recherche & développement à la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

[21] Professeur émérite de Géographie Economique et des Transports à l'Université Paris Sorbonne.

[22] SETEC Organisation qui a fait l'étude prospective des effets d'aménagement et développement des territoires (cf. dossier-support).

l'effet de la généralisation de la mobilité, la question de l'accessibilité s'est substituée à celle de la répartition. Comme le note Dominique Royoux : « « *à travers les TGV, nous voyons bien que l'aménagement du territoire c'est de la fréquence, du confort, de la gestion d'horaires, de la gestion d'interconnexion. Nous voyons bien qu'à travers ces notions là, ces dimensions nouvelles qui sont nécessaires à cause de la généralisation de la mobilité, qui est vraiment le facteur clé, il s'agit d'une nouvelle conception de l'aménagement du territoire* ».

Une modification du système ferroviaire français

Pour Etienne Auphan, le « système TGV » (infrastructure, matériel, méthodes commerciales) a permis un « saut en vitesse », mettant une grande partie du territoire français à moins de quatre heures de la capitale, ce qui a substitué au réseau maillé existant un réseau polarisé rayonnant à partir de Paris. Les transversales classiques s'en trouvent considérablement affaiblies. Une autre caractéristique du système ainsi créé est l'effet « avion sur rail » : le TGV, conçu pour les grandes distances, traverse les territoires, sans s'y arrêter. Les parcours intermédiaires ne sont plus possibles. « *Le TGV traverse son territoire en quelque sorte en parasite, entre les extrémités de la ligne* ». (Etienne Auphan, Réunion publique de Limoges, 14/09/06). Ces deux questions : affaiblissement des liaisons transversales, absence d'arrêts intermédiaires sur la LGV ont été l'objet de nombreuses interventions tout au long du débat, comme il est possible de le voir plus loin.

Un effet certain mais non dépourvu d'ambiguïtés

Il ne faut pas se tromper d'objectif. Comme le souligne Emmanuel de la Masselière : « *une LGV c'est d'abord une infrastructure de transport de personnes. Elle répond à une demande de mobilité avant toute chose. Ce n'est pas d'abord un outil d'aménagement ou de développement du territoire (….) Son objet initial, c'était de relier des grandes métropoles entre elles.* ». Toutefois, les LGV ont une influence certaine sur l'attractivité des territoires. Tout d'abord par l'appartenance à un grand réseau européen, et ce point n'a d'ailleurs pas été contesté au cours de la réunion. Par un effet d'image, aussi. En revanche, si on en juge par les exemples antérieurs, l'effet d'une LGV sur la création d'emplois ou sur le tourisme n'est pas aussi immédiat qu'on pourrait a priori le penser.

L'évolution de la mobilité

Un deuxième réunion thématique, tenue à Limoges le 28 septembre, a permis de compléter ces éléments de réflexion par une mise en perspective des « besoins de déplacement aujourd'hui et demain ». Sont intervenus, comme experts sollicités par la CPDP, M. Yves Geffrin[23] qui a présenté l'étude « Démarche Prospective Transports 2050 », réalisée à la demande du Conseil Général des Ponts, M. Jean Varlet[24] et M. Philippe Mathis[25].

Il en est ressorti :

- pour les perspectives à long terme, une croissance ralentie de la mobilité, accompagnée d'un certain report de la route vers les autres modes de transport,
- qu'il faut attendre d'une LGV un report modal du trafic aérien vers le trafic ferroviaire et une modification du rythme des déplacements professionnels,
- une extension des espaces accessibles accompagnée d'une nouvelle fragmentation spatiale : « *la France est devenue un archipel métropolitain, composé à la fois de régions accessibles entre elles et d'interstices au sein desquels l'accès ferroviaire est plus difficile. Le Limousin fait partie de cet interstice* ». (Jean Varlet).

1.1.2. L'apport des débats : Que peut-on attendre d'une desserte TGV ?

Le thème de la nécessité d'une LGV pour desservir Limoges et les territoires avoisinants a été débattu non seulement au cours de ces deux thématiques mais aussi lors des réunions territoriales et largement évoqué dans les cahiers d'acteurs et autres contributions.

Qu'il faille faire quelque chose pour améliorer la desserte ferroviaire du Limousin et des territoires voisins n'est contesté par personne. Qu'il y ait urgence à le faire non plus.

Une réduction du temps de parcours vers Paris

Faire partie du « club des villes à moins de deux heures de la capitale » est, pour Limoges et pour le Conseil général de la Haute Vienne « *une impérieuse nécessité* »[26]. De même, la CCI de la

[23] Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.
[24] Professeur de Géographie à l'Université de Savoie
[25] Professeur en aménagement du territoire et d'urbanisme à POLYTECH, Université de Tours.
[26] Cahier d'acteurs n°20 - Conseil général de la Haute-Vienne.

Dordogne note[27] que ce projet, qui mettra Périgueux à trois heures de Paris, est « *un formidable projet d'aménagement du territoire* ».

Cet avis est généralement partagé par les élus et les responsables socio-économiques. Comme l'exprime un des adjoints au maire de Limoges : « *Je crois très sincèrement que le TGV ici c'est essentiel pour que se créent demain des emplois* » (Réunion publique de Limoges, 13/12/06).

Sur le plan du principe d'une desserte LGV, permettant de se rendre plus rapidement à Paris, s'élèvent peu de voix contre. Des objections ont toutefois été soulevées principalement par les associations de défense de l'environnement et par des particuliers.

Certains font remarquer qu'il s'agit une fois de plus d'une desserte radiale, alors que l'amélioration des liaisons transversales est au moins aussi urgente : être relié à Lyon, Nantes, La Rochelle, Bordeaux … davantage proche de la notion d'aménagement du territoire. « *On a l'impression que tout est relié à Paris. Non, l'aménagement du territoire ce n'est pas uniquement Paris* » (Un intervenant. Réunion publique de Limoges, 5/09/06).

D'autres relèvent les effets pervers de la réalisation d'une liaison à grande vitesse : le rapprochement en temps de la capitale leur apparaît autant un outil de centralisation que de décentralisation. Il est plus facile de faire toutes les réunions à Paris quand on peut faire l'aller-retour dans la journée. Le Collectif contre les nuisances LGV de Chasseneuil du Poitou[28] dénonce « *une accentuation de la polarisation du territoire autour de Paris, avec, en corollaire, une aggravation des déséquilibres territoriaux, un enclavement des zones rurales, la transformation des villes intermédiaires en cités dortoirs* ».

Par ailleurs, quelques objections se situent sur un plan que l'on pourrait qualifier de philosophique : « ne faut-il pas poser des limites à cette course de vitesse de plus en plus effrénée qu'est devenue la vie moderne ? » s'interroge un particulier. Un autre note : « *de plus en plus l'avenir n'est pas le développement des pôles d'excellence. Les gens vont se tourner plutôt vers la recherche d'une certaine qualité de vie et des évolutions dans les modes de déplacement plus de l'ordre du loisir que du professionnel* ».

---

[27] Cahier d'acteur n° 13 - Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne.
[28] Contribution écrite du 14 décembre 2006.

Enfin des interrogations plus pragmatiques sont soulevées : « *un gain de 50 minutes sur le trajet Limoges-Paris justifie t-il une si grosse dépense ?* ». L'association Les Amis de la Terre Poitou et Limousin s'interroge[29] sur les coûts en termes financier, énergétique et environnemental des minutes gagnées par la grande vitesse ferroviaire.

Etre relié au réseau à grande vitesse français et européen

Cette interconnexion apparaît au centre des attentes exprimées par les participants, que ce soit par les responsables politiques ou par les partenaires économiques. C'est à la fois une connexion à l'économie européenne par le réseau LGV, et une connexion à l'économie mondiale, par l'accès direct à Roissy : « *il est évident que pour nous, il y a la liaison Paris-Limoges, mais au-delà c'est l'interconnexion avec Roissy. Nous avons à longueur de semaine des cadres qui font des déplacements dans les cinq continents (…..) La perspective des interconnexions avec les lignes à grande vitesse qui vont nous relier aux grandes capitales européennes, tout cela constitue un ensemble extrêmement intéressant* ». (DRH du groupe Legrand, réunion publique de Limoges, 14/09/06). Comme l'exprime le Président du Conseil régional de la région Centre : « *une région privée de grande vitesse ferroviaire, c'est une région privée de toute relation moderne avec le reste de l'Europe* ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).

Et cette relation moderne est aussi une affaire d'image, au point qu'un participant a pu noter que l'arrivée d'une rame TGV est porteuse d'image positive pour une ville, même si cette rame circule sur une voie normale.

Mais un effet sous conditions

La grande vitesse ferroviaire à elle seule ne garantit pas le développement économique d'une région. Elle doit s'accompagner d'une action politique volontariste. Si ce point est souligné par des intervenants, c'est surtout la nécessité de permettre à la grande vitesse d'irriguer l'ensemble de la région qui est évoqué. L'effet « avion sur rail » décrit par Etienne Auphan inquiète : qu'en est-il des territoires ruraux ? Des autres villes de la région ? Ce qui renvoie à la nécessité ressentie comme impérieuse, prioritaire, de rénover le réseau TER et de le réorganiser pour permettre les meilleurs rabattements possibles vers la LGV.

---

[29] Cahier d'acteurs n°9 - Les Amis de la Terre Poitou et Limousin.

De façon synthétique un particulier relève dans une question écrite[30] : « *train super rapide, mais qu'est-il prévu pour que le voyageur puisse aller à la gare ou en revenir ?* ». Ce qui pose aussi la question des transports urbains et péri urbains et de l'opportunité de raisonner en temps global intégrant le temps de trajet domicile-gare.

Des conflits de priorité ?

Eu égard au poids que représenterait un tel investissement et au fait que son financement n'est pas assuré, certains craignent que ce projet se fasse au détriment d'autres investissements considérés comme prioritaires : un réseau ferroviaire de proximité dont la qualité incite au report de la route vers le rail ; l'aménagement des voies pour le fret ferroviaire : « *nous sommes contre le TGV dans son ensemble. Nous sommes pour l'amélioration des lignes existantes, qu'il s'agisse des lignes principales mais aussi de l'ensemble des lignes secondaires….nous considérons aussi qu'il faut absolument abandonner le plus possible le réseau routier au niveau du transport de marchandises pour favoriser le transport par rail* »[31].

La Fédération Nationale de Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) les rejoint en notant[32] la même inquiétude pour le financement qui en reposant en partie sur les collectivités territoriales, dont les ressources sont limitées, se ferait au détriment du financement des transports de proximité.

Les conséquences de la mise en service d'une LGV sur les dessertes aériennes méritent aussi, pour un certain nombre de participants, d'être étudiées. Que deviendront les aéroports de Limoges et surtout de Brive-Souillac, dont la mise en service est imminente, après l'ouverture de la nouvelle LGV ? Un particulier demande, par écrit[33] si : « *le contribuable ne va pas être mis deux fois à contribution, la première pour la construction de la LGV, la seconde lorsqu'il faudra amortir les déficits des aéroports concernés par la désaffection de la clientèle d'affaires* ». Ce risque est clairement identifié par les responsables des infrastructures aéroportuaires, dont la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne, qui imagine, des compensations à la perte de cette clientèle : pré acheminement vers les lignes internationales partant de Roissy, recherche de nouvelles destinations solvables telle l'Europe centrale, renforcement de la collaboration entre les deux aéroports.

[30] Question reçue le 6 décembre 2006.
[31] Réunion thématique du 23 octobre 2006 à Limoges.
[32]Cahiers d'acteurs n° 7 – FNAUT.
[33] Question reçue le 24 octobre 2006.

Une contribution au développement durable

De la mise en place d'une liaison LGV est attendu un report de la route vers le rail porteur d'une meilleure efficacité énergétique et participant à la lutte contre l'effet de serre. « *Développer le train aujourd'hui c'est quelque chose de fondamental par rapport aux problèmes que l'on a en matière de transport et aux conséquences sur le réchauffement climatique, sur les gaz à effet de serre*[34] ».

Encore faut-il que les conditions de ce report modal soient toutes réunies : que les tarifs du TGV soient accessibles au plus grand nombre, souci mentionné par de nombreux participants et accentué par le fait qu'à l'horizon du projet la SNCF ne sera plus le seul opérateur sur les lignes ferroviaires ; que la desserte - cadencement, fréquence, horaires – soit de qualité. Rénover les liaisons de proximité semble ainsi aux associations de défense de l'environnement plus porteur d'une alternative à la voiture. Un particulier illustre ce point de vue dans une question écrite[35] : « *la France des régions de demain, y a- t-on pensé ? La France sans pétrole : le développement des TER s'arrêtant en de nombreux endroits serait plus utile pour la population active, afin de pouvoir se rendre sur son lieu de travail sans voiture, que la LGV* ».

Des inquiétudes apparaissent aussi pour l'environnement, naturel ou humain : atteintes aux paysages et à la biodiversité, nuisances pour les riverains du fait principalement du bruit.[36]

1.2. LE CHOIX D'UNE LGV POITIERS-LIMOGES EST-IL JUSTIFIE ?

« Le développement du Centre Ouest est lié à trois enjeux majeurs auxquels le transport ferroviaire à grande vitesse peut apporter une réponse pertinente

- *un meilleur accès à l'Ile de France et aux métropoles nationales et européennes desservies par la grande vitesse ferroviaire ;*
- *un accompagnement de l'ouverture sur la façade atlantique ;*
- *un renforcement des relations interrégionales par une amélioration de l'offre de transport entre les deux grandes agglomérations de Poitiers et Limoges, mais aussi par une meilleure complémentarité des réseaux locaux de transport…..*

Le projet de LGV Poitiers-Limoges mettrait ainsi Limoges à environ 2 heures de Paris soit un temps de parcours équivalent à celui de Lyon et Nantes aujourd'hui et Bordeaux demain. Il permettrait de relier Poitiers et Limoges en moins de 45 minutes ».

Extraits de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage.

[34] Directeur régional DIREN Limousin. Réunion publique du 23 octobre 2006 à Limoges.
[35] Question reçue le 6 novembre 2006.
[36] Question abordée au chapitre 2.

Si la très grande majorité des intervenants dans le débat reconnaît les avantages d'une LGV, la discussion a été vive entre partisans et adversaires du choix d'un tracé Poitiers-Limoges.

1.2.1. Oui à la LGV Poitiers-Limoges

Des atouts indéniables

La LGV Poitiers-Limoges, telle qu'elle est présentée par le maître d'ouvrage permettrait une liaison plus rapide entre les deux capitales régionales. Connectée à la ligne Sud Europe Atlantique, elle améliorerait l'accessibilité à l'Ile de France -mettant Limoges à deux heures de Paris- et aux métropoles nationales et régionales desservies par la grande vitesse ferroviaire. Elle favoriserait une plus grande ouverture sur la façade atlantique.

Ces atouts rallient de nombreux acteurs institutionnels et socioprofessionnels au projet ; ce ralliement s'est traduit notamment par la constitution en octobre de l'Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges- Brive.[37]

L'Association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse se prononce[38] « *en faveur de ce projet qu'elle considère indispensable pour le développement cohérent du territoire français* »

Un souhait très affirmé des villes et agglomérations de Poitiers et surtout de Limoges

Par la voix de leurs représentants et de leurs instances délibératives, les villes et agglomérations de Poitiers et Limoges ont confirmé une position qu'elles avaient déjà manifestée bien avant l'ouverture du débat en publiant une « note d'intérêt préalable au débat », sorte de manifeste en faveur du projet, qui était annexée au dossier de saisine de la CNDP par RFF.

Les deux agglomérations soulignent[39] la solidarité qui doit amplifier leur coopération dans les domaines économiques et universitaires en créant une « force d'entraînement commune » afin d'améliorer la compétitivité des deux régions, Limousin et Poitou-Charentes.

---

[37] Membres fondateurs : la CCI de Limoges et de la Haute Vienne, l'Université de Limoges, la CGPME, le MEDEF, l'Union Patronale des Artisans, le groupe Legrand.
[38] Contribution reçue le 30 novembre 2006.
[39] Cahier d'acteurs n°14 - Réseau de Villes Poitiers-Limoges.

Si le soutien à cette ligne était évidemment prévisible de la part de la ville de Limoges, de la Communauté d'agglomération Limoges Métropole, du Réseau de villes Limousin Axe Majeur et du SIEPAL (Syndicat Intercommunal Etudes et Programmation de l'Agglomération de Limoges), il faut souligner l'insistance du maire de Poitiers, évoquant[40] «*l'absolue nécessité de mieux organiser les transports routier et ferroviaire vers Limoges et le Limousin pour faire jouer à sa ville son rôle de dispersion économique pour l'ensemble du Centre Ouest* ».

Or, pour urgents qu'ils soient ressentis, les travaux déjà entamés de mise à 2 x 2 voies de la Route Nationale 147 et de modernisation de la ligne TER ne représentent qu'une partie des améliorations indispensables. En particulier, les travaux sur la ligne TER ramèneront, à l'issue de la deuxième phase, le temps de parcours à 1h35 entre les deux villes d'extrémité. Ils permettront une desserte améliorée du territoire intermédiaire mais sont considérés insuffisants pour une liaison « voyageurs » par rapport à une ligne LGV qui réaliserait le trajet en 35 à 45 minutes selon le tracé retenu. Ce point de vue est relayé, côté Poitiers, par le Conseil municipal et la Communauté d'agglomération[41].

De même la Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne affirme[42] qu'« *Il est important que Poitiers et Limoges soient reliés par des liaisons dignes du 21ème siècle et non plus par des chemins de chèvres* ».

Un souhait non moins affirmé des milieux socio-économiques, universitaires et autres instances institutionnelles et d'un certain nombre de particuliers

La CCI de Limoges et de la Haute-Vienne approuve la création de cette ligne qui ouvre « *de nouvelles et très intéressantes perspectives de transport de voyageurs* »[43]. La CCI de Dordogne considère[44] cette ligne comme une « *opportunité de désenclavement incontestable* » et, d'une façon générale, l'ensemble des chambres consulaires du Limousin, le CESR, la CGPME se disent d'accord sur les analyses économiques qui ont présidé à l'élaboration du projet. Le CESR Poitou-Charentes voit dans ce projet « *un projet porteur d'avenir pour l'aménagement et le développement économique et social du Poitou-Charentes et du Limousin dont la performance*

[40] Réunion d'ouverture du 6 septembre 2006 à Poitiers.
[41] Cahier d'acteurs n°12 - Ville et Communauté d'Agglomération de Poitiers.
[42] Réunion thématique du 14 septembre 2006 à Limoges.
[43] Cahier d'acteurs n°8 - Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne.
[44] Cahier d'acteur n° 13 - Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne.

ferroviaire est aujourd'hui totalement dépendante des couloirs Nord-Sud »[45]. Beaucoup voient aussi dans ce barreau l'amorce d'une liaison Est-Ouest

L'intérêt pour le projet est également patent chez les chefs d'entreprise, le PDG de la banque TARNEAUD l'exprime en ces termes : [ce barreau] « *est une question de survie de la région …et il faut aller très, très vite, car si nous attendons, dans 20 ans il n'y aura plus de tissu économique dans cette région*[46]*.* »

Pour l'Université de Poitiers, « *le projet de LGV représente une opportunité qu'il convient d'appuyer afin de soutenir les actions mises en œuvre dans les prochaines années mais aussi de donner une dimension nouvelle au Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) interrégional à l'échelle du centre ouest que les Universités d'Orléans, La Rochelle, Limoges, Poitiers et Tours ont décidé de créer.* »[47]

Enfin, si le Conseil régional du Limousin est relativement nuancé dans son appréciation en considérant[48] que la LGV Poitiers-Limoges n'« *est qu'une partie de la réponse aux besoins du Limousin qui s'inscrit dans une stratégie ferroviaire globale* », le Conseil général de la Haute Vienne « *y est résolument favorable* » comme on a pu le constater à Bellac où les conseillers généraux présents ont, toutes tendances politiques confondues, appuyé leur présidente.

Le Conseil général de Corrèze considère qu' « *une telle desserte est un plus incontestable pour le département et ses objectifs de développement économique* » et son Président affirme pour sa part que *« ce qui est entrepris aujourd'hui est une bonne solution* » (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06)

Des particuliers s'expriment aussi en faveur du projet, tel cet étudiant qui estime « q*ue Limoges a absolument besoin de ce TGV, sans cela ce seront d'autres villes qui prendront les emplois* » (Réunion publique de Limoges, 5/09/06) ou cet autre intervenant qui considère que « *si on ne fait rien aujourd'hui, le Limousin va continuer à s'enterrer ; maintenant, il a l'air de prendre un peu vie et je crois qu'il faut s'en occuper très vite* ». (Réunion publique de Limoges, 13/12/06).

[45] Cahier d'acteurs n° 11 - Conseil Economique et Social Poitou-Charentes.
[46] Réunion de proximité à Bellac le 30 novembre 2006.
[47] Cahier d'acteurs n°19 -Université de Poitiers
[48] Cahier d'acteurs n°21 - Conseil Régional Limousin.

Une plus grande ouverture vers la façade atlantique

Si la liaison rapide avec Paris et le réseau LGV européen reste l'objectif majeur, nombre d'acteurs désirent aussi privilégier leurs relations avec l'ouest du territoire national.

Au cours des dernières décennies, l'appartenance au Massif central avait été constamment mise en avant pour associer la région aux différentes opérations d'aménagement du territoire et de développement économique encouragées par les pouvoirs publics. M le Maire de Poitiers rappelle à ce sujet l'étude prospective « Limousin 2007 », qui met en évidence le fait que le Plan Massif Central a essentiellement profité à l'Auvergne mais en aucun cas au Limousin et ce, pour une raison simple : il y a une discontinuité géographique et une cassure économique entre les deux régions. Et d'ajouter que « *l'erreur des Limousins, c'est de regarder le Massif central et Clermont-Ferrand au lieu de regarder vers l'Atlantique*.» (Maire de Poitiers, Réunion publique de Poitiers, 6/09/06).

Désormais, une grande partie des acteurs de la région Limousin justifie le renforcement des liens avec l'ouest. Cet intérêt est notamment souligné par la ville de Limoges déjà associée à Poitiers et soucieuse d'accompagner les actions du réseau de villes Aire 198 en Poitou-Charentes, et la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Vienne qui apprécie la perspective de débouchés vers Nantes et la Rochelle.

De même, le Conseil général de la Haute-Vienne et le Conseil régional du Limousin, les deux CESR du Limousin et du Poitou-Charentes tiennent à souligner le rôle décisif de la ligne dans l'intégration du Limousin à l'ensemble des territoires atlantiques.

Le réseau de villes Limousin Axe Majeur voit dans ce projet une façon « *d'accroître la reconnaissance et la crédibilité du territoire du Centre-Ouest Atlantique* » qui pour le maire de Poitiers « *représente un espace pertinent pour construire et développer des synergies, des complémentarités* ».[49]

[49] Cahier d'acteurs n°12 - Ville et Communauté d'Agglomération de Poitiers.

Une opportunité à saisir

Plus encore qu'une préférence par rapport à d'autres solutions, les partisans du projet mettent en avant les circonstances actuelles favorables. Alors que, selon elle, l'Etat a jusqu'à ce jour manifesté « *avancées et reculades* », la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne estime qu'aujourd'hui Etat, SNCF et RFF s'engagent conjointement dans la même direction, que le «*contexte est exceptionnel* » et qu' « *une telle conjonction de positions aussi favorables n'a jamais existé* ».[50]

Dans ces conditions, « *il mieux vaut mieux ce barreau que rien* », car il permet de réduire le temps de parcours vers Paris et le réseau LGV français et européen, « *il faut le prendre, il ne faut pas laisser passer, il ne faut pas tergiverser pendant dix ans* »[51]. « *Quand les Toulousains ont fait le choix de passer par Bordeaux pour aller à Paris, le Limousin ne pouvait que se raccorder à la ligne SEA* ».[52]

Les mêmes défenseurs du barreau pensent également que la ligne SEA, dont la réalisation est désormais irrévocable, deviendra un axe LGV privilégié du réseau européen. La région a donc tout intérêt à s'y rattacher par le plus court chemin afin de bénéficier des avantages procurés par une fréquentation soutenue et des possibilités multiples de couplage en gare de Poitiers. De plus, bon nombre d'usagers potentiels font état de leur préférence pour une arrivée parisienne à la gare Montparnasse plutôt qu'à celle d'Austerlitz.

Enfin cette liaison apparaît à tous ses partisans comme présentant des conditions de réalisation favorables au plan technique, économique et environnemental.

Les coûts fournis par RFF, inférieurs à toute autre solution LGV susceptible de desservir le Limousin- en particulier par une liaison plus directe avec la région parisienne - et sensiblement moindres que ceux de la plupart des réalisations ou des projets de grande vitesse ferroviaire achevés ou en cours d'étude, sont considérés comme un élément positif.

Concernant les points de vue exprimés sur l'environnement, ils ne tiennent évidemment pas compte des discussions qui ont eu lieu au cours du débat.

---

[50] Cahier d'acteurs n°8 - CCI de Limoges et de la Haute-Vienne.
[51] Président de la CCI de Tulle et Ussel – Réunion territoriale du 19 Octobre 2006 à Tulle.
[52] Réunion territoriale du 19 octobre 2006 à Tulle.

Mais des conditions à satisfaire

La quasi-totalité des intervenants en faveur de la LGV Poitiers-Limoges a souligné qu'elle ne devait pas se limiter à la desserte de Limoges et Brive. Pour qu'elle irrigue efficacement un vaste territoire, il faut améliorer et organiser les rabattements ferroviaires sur ces deux villes. C'est le problème du réseau TER.

« *Il faudrait que les voies soient remises en état à partir de Limoges pour expédier les gens du TGV sur les autres départements. Il faut concevoir le projet totalement et pas seulement en partie* » (Réunion publique de Limoges, 5/09/06). « *Le malheur, c'est que Périgueux sera encore à une heure de Limoges* » (Réunion territoriale de Périgueux, 6/11/06). « *L'électrification de certaines lignes peut aussi constituer un facteur de développement intéressant pour les deux chefs-lieux de département que sont Aurillac et Rodez* » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/06).

Concrètement, il est demandé que soit réduit le temps d'acheminement ferroviaire aux futures gares TGV, que soient modernisées les voies ferrées, que soient améliorés les accès aux gares, que soit développée l'intermodalité avec les réseaux de transport collectifs des agglomérations, des départements selon l'exemple du Centre Intermodal d'Echanges de Limoges – CIEL. Les travaux programmés sur la ligne existante Poitiers- Limoges, certes les plus réclamés, ne peuvent constituer qu'une première étape d'une rénovation d'ensemble urgente des réseaux centrés sur Poitiers et Limoges.

Et des suggestions

« *Les gains de temps pourraient peut-être être revus légèrement à la hausse en affinant les zones d'accélération* (…) *pourquoi ne pas revoir le contournement de Poitiers par l'Ouest* (…) [ce qui] *pourrait faire gagner un peu de distance sur le barreau* » (Un particulier. Réunion publique de Limoges, 05/09/06)

1.2.2. Des objections à la LGV Poitiers-Limoges

Les oppositions au projet sont diverses et d'intensité variable. Elles vont du doute sur la faisabilité et la critique intrinsèque de ce projet à la comparaison défavorable avec d'autres

solutions. Certains des arguments ou observations sont même avancés par des défenseurs du projet sans que pour autant leur position globalement favorable soit modifiée.

Un projet d'inspiration politique sans volonté réelle des pouvoirs publics

Les conditions de lancement des études sur une nouvelle solution de LGV desservant le Limousin, à la suite du CIADT du 18 décembre 2003 qui a acté l'abandon du projet de TGV pendulaire, ont surpris. Certains ont d'ailleurs pensé qu'il s'agissait d'une décision essentiellement politique. Les premières déclarations de quelques participants laissaient craindre que les critiques se focalisent d'abord sur cet aspect. En fait, s'il n'a pas été totalement absent du débat, il a été rarement mis en avant de manière explicite et n'a occupé qu'une place marginale dans celui-ci.

Pourtant, le projet apparaît d'abord à de nombreux participants comme une initiative solitaire, voire circonstancielle, de l'Etat. Le Conseil régional du Limousin a considéré qu'il était de la seule responsabilité de ce dernier. L'absence de toute forme de concertation préalable à l'engagement des études, alors même que trois Régions, dont celle du Limousin, apportaient leur appui depuis plusieurs années à l'expertise d'autres solutions, a été soulignée par certains élus régionaux. La détermination des pouvoirs publics est même contestée : « *Je doute encore de leur volonté réelle de réaliser ce barreau LGV. Sinon, pourquoi n'est-il pas inscrit sur le schéma directeur des LGV de notre pays ?* » (Président du Conseil Général de la Creuse, Vice-président du Conseil Régional du Limousin, Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

Un désenclavement seulement partiel de la Région

« *Si le TGV s'arrête à Limoges, un pan entier du Limousin n'est plus concerné. Une voie ferrée existante continue vers le sud, Brive est intéressée, mais après ?* » Le professeur Jean Varlet posait la question lors de la réunion thématique du 28 septembre à Limoges.

Pour beaucoup (élus, associations, syndicalistes, citoyens), cette interrogation se transforme en une opposition résolue. « *Une colonne vertébrale* (la SEA) s*ur laquelle on vient greffer certaines arêtes, par exemple le barreau Poitiers-Limoges, c'est une vision de la desserte ferroviaire qui ne concerne que des villes, mais pas des territoires, pas des régions, pas des espaces, (….) qui*

tourne le dos à certaines solidarités territoriales »[53]. Le TGV projeté n'aura aucun arrêt entre Limoges et Poitiers, ne raccourcira pas le temps de parcours entre Guéret et Paris tout en allongeant sensiblement la distance parcourue par un cheminement compliqué, introduira de nouvelles ruptures de charge pour les voyageurs ruraux, n'intéressera pas les populations géographiquement situées entre Limoges et Paris. « *Rallonger le trajet entre la Creuse et Paris c'est avoir une notion de l'aménagement du territoire et du développement durable à vue très raccourcie* » (Maire de St Sulpice le Guérétois. Conseiller Régional du Limousin. Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06). « *Un tel investissement devrait servir au plus grand nombre de citoyens et malheureusement ce n'est pas le cas* » (un habitant de Montmorillon. Réunion de proximité de Montmorillon, 4/12/06).

Aussi le débat a-t-il fait apparaître une approbation seulement conditionnelle du Conseil régional du Limousin soucieux d'être « *solidaire de toutes les composantes de son territoire* » et une opposition farouche du département de la Creuse. Celui-ci, par la voix de certains de ses élus, a jugé que « *venir présenter le projet à Guéret ou la Souterraine relevait de la provocation* »[54]. Il a estimé qu'une solution de modernisation de la ligne Paris-Limoges-Toulouse était nettement préférable et que le projet de RFF laissera à l'écart la moitié Est du Limousin, la confortant dans une situation d'abandon. La Corrèze n'a cependant pas partagé la véhémence de cette contestation, même si la Communauté d'agglomération de Brive trouve que « *le projet ne répond qu'a minima aux espoirs des populations (…) que tous les territoires du sud du Massif central sont oubliés* »[55], argument également largement développé à Cahors.

La préférence donnée au projet de barreau Poitiers-Limoges est jugée encore plus sévèrement par la Région Centre et surtout le département de l'Indre. « *Inacceptable* », « *Scandaleux* » et même « *Monstrueux* » ont déclaré certains, « *une énorme erreur d'aménagement du territoire* » selon le maire de Châteauroux[56]. Les hauts responsables régionaux et locaux estiment que leur région et la ville ont impérieusement besoin d'une liaison à grande vitesse avec Paris et le réseau européen de LGV, sous peine d'aggraver l'enclavement de ces territoires. Réaliser le barreau Poitiers-Limoges sonnerait la fin de toute amélioration sur la ligne historique, enlèverait tout espoir d'accroissement de l'activité de l'aéroport de Châteauroux, reporterait à une date indéfinie les

[53] Président du Conseil général de la Creuse, Vice-président du Conseil régional du Limousin, Réunion territoriale du 18 septembre 2006 à Guéret.
[54] Propos de 2 vice-présidents du Conseil général de La Creuse – Réunion territoriale à Guéret le 18 septembre 2006 ainsi que le maire de la Souterraine – Réunion territoriale du 10 Octobre 2006 à La Souterraine.
[55] Les livres blancs de la CAB : Le Projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV), reçu le 15 décembre 2006.
[56] Maire de Châteauroux, Réunion territoriale du 13 novembre 2006 à Châteauroux.

aménagements ferroviaires les plus urgents. Ce serait une grave menace pour le développement économique régional et le chemin vers une pauvreté partagée avec le Massif central voué au même sort pour les mêmes raisons.

Une priorité discutable en faveur de la façade atlantique

Si l'utilité d'une amélioration des relations avec des villes comme Nantes, Poitiers ou la Rochelle et avec la côte atlantique n'est pas niée, le Limousin se préoccupe aussi d'un renforcement de ses liens, que d'aucuns jugent plus naturels, avec le centre et le grand sud-ouest. Le Limousin n'oublie pas qu'il fait partie du Massif central auquel le rattachent des caractéristiques et des intérêts communs, en particulier dans les domaines agricole et touristique. Or, les liaisons avec celui-ci se sont dégradées au fil des dernières décennies.

« *La région Limousin ne regarde pas que vers Poitiers ; elle développe aussi des relations avec l'Aquitaine, avec Midi-Pyrénées, avec l'Auvergne* » (1er adjoint au maire de Tulle, Réunion territoriale de Tulle. 19/10/06). Aussi le débat a-t-il fait ressortir une forte demande d'amélioration des liaisons ferroviaires avec Angoulême, Bordeaux, Toulouse, Clermont-Ferrand et Lyon.

Une « condamnation » de la ligne historique directe Paris-Orléans-Limoges- Toulouse

La critique exprime d'abord la nostalgie des grandes heures du Capitole : « *Je suis un peu déçu sentimentalement parlant, car j'étais très attaché à cette ligne Toulouse-Paris* » (Maire de Masseret, Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06). Elle témoigne surtout de la crainte qu'avec le détournement des voyageurs de Midi-Pyrénées vers Bordeaux, puis de Limoges vers Poitiers, le trafic sur la ligne soit fort réduit et que l'utilisation de celle-ci soit limité au fret et aux trains de voyageurs « secondaires » : « C*ette ligne est dédiée à moyen ou long terme à des trafics fret, si ce n'est TER, et pas TGV* » (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

« Q*ue deviendra la ligne POLT après la LGV Poitiers-Limoges ? Ne deviendra-t-elle pas une ligne entièrement régionalisée ? Le nord du Limousin et la région Centre, ainsi que le sud de Brive seront défavorisés* » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/06)

« *Je ne suis pas sûr que nous garderons des trains de grande ligne et avec la fréquence que nous avons…nous allons vers une jonction de TER avec de multiples ruptures de charge* ». (Réunion territoriale de La Souterraine, 10/10/06).

L'argument de RFF consistant à dire que les investissements faits sont une garantie de pérennité pour la ligne ne convainc pas. « *Certes des travaux ont été réalisés, d'autres sont prévus (…) mais nous avons vu des travaux s'arrêter lorsque vous constatez que ce n'est plus rentable* » (Conseiller général de la Creuse, réunion publique de la Souterraine, 10 octobre), et ces travaux étaient « *obligatoires* ». Pas plus que n'ont rassurées les réponses de la SNCF pour qui : « *Il est évident que l'on cherche à adopter une desserte qui soit la plus performante possible. Lorsqu'on a des trains quasiment vides, on cherche à voir si un repositionnement horaire permet de transporter la population dans des conditions quasiment identiques. C'est tout à fait notre rôle d'entreprise ferroviaire* » (Un chef d'établissement de la SNCF, Réunion territoriale de la Souterraine, 10/10/06).

« *On parle d'aller à Paris, mais moi je vais à Toulouse. Il y a beaucoup de gens qui vont à Toulouse. Qu'est ce que vous proposez ?* » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/06). L'absence de toute annonce d'amélioration de la ligne existante sur ce tronçon, à la différence du nord de Limoges, inquiète fortement les usagers qui rappellent les liens traditionnellement privilégiés entre le bassin de Brive et Toulouse et les difficultés déjà présentes d'acheminement.

Si le projet apporte aux populations de moins en moins d'avantages au fur et à mesure que l'on descend vers le sud, la desserte de Cahors est jugée encore plus menacée : « *si Montauban et même Brive sont appelées à jouer un rôle dans le futur dispositif, Cahors se situera dans un no man's land qui n'aura plus rien d'attractif* » (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06).

Des interrogations sur la complémentarité avec la LGV des réseaux TER et des transports urbains

Ces interrogations sont communes aux adversaires et partisans du projet de LGV Poitiers-Limoges.

La complémentarité en question ne peut être assurée avec les conditions de circulations actuelles compte tenu notamment des caractéristiques des voies régionales et des difficultés de

l'intermodalité. Des travaux de modernisation ont été jugés comme un préalable indispensable à l'utilisation efficace des gares centrales de Poitiers et Limoges.

RFF, accusé de parler « *virtuellement* », reconnaît ne pas avoir « *la compétence pour ce qui concerne la définition des dessertes* » (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06); il fait part de ce qu'il constate généralement : quand un TGV arrive dans une ville, il y a réorganisation des réseaux de desserte locale, ce qui laisse les intervenants sur leur faim.

Des questions à propos de la ligne TER Poitiers-Limoges

Des travaux de modernisation de la ligne viennent d'être engagés dans le cadre du contrat Etat-Région. Cette ligne va ainsi faciliter le déplacement des passagers allant d'une extrémité à l'autre. Mais la réalisation du barreau LGV fera perdre de la clientèle à la ligne TER dont la rentabilité est déjà faible. « *Quel est le devenir économique de la ligne actuelle avec la perte de voyageurs qui font la ligne de bout en bout ?* « (Ancien maire de Montmorillon, Réunion d'ouverture de Poitiers, 06/09/06) ; « *L'amélioration de la ligne TER a été décidée dans un cadre où la desserte de Limoges se faisait par l'axe nord-sud : sur les 15 circulations quotidiennes prévues, il y en avait 9 de bout en bout* » (Vice-président du Conseil régional du Limousin, Réunion d'ouverture de Poitiers, 06/09/06). RFF aura-t-il convaincu en expliquant que sur les 350 000 voyageurs prévus, 50 000 seulement feraient du « bout en bout » et que l'arrivée de la grande vitesse dans les régions s'est toujours traduite par une augmentation des transports ferroviaires y compris les TER ?

Une modernisation de la ligne TER ne suffirait-elle pas ? La plupart des opposants au barreau LGV répondent positivement. « *Quand RFF aura rénové la ligne TER Poitiers-Limoges, abandonnée depuis des décennies, les deux capitales régionales seront reliées en 1 h 30 environ, ce qui permettra l'ouverture sur la façade atlantique, argument mis en avant pour forcer le projet de barreau LGV* » (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06). « V*ous nous présentez que les TER mettent deux heures, mais c'est parce qu'ils s'arrêtent dans toutes les gares. Vous pouvez bien également faire quelques liaisons directes. Cela vaut-il le coup d'engager un investissement LGV élevé avec un taux de rentabilité qui me paraît faible ?* » (Réunion d'ouverture de Poitiers, 06 /09/06).

Si la LGV facilitera les déplacements des habitants de Limoges, elle sera pratiquement sans effet positif pour les ruraux situés entre les deux capitales, qui ne voient que des contraintes et des inconvénients. Ils devront en effet, faute d'arrêt intermédiaire, gagner par le TER l'une ou l'autre des deux villes, généralement Poitiers, ce qui réduira fort peu leur temps de parcours par rapport à la situation actuelle.

Des risques sous-estimés à l'approche de Paris

La faisabilité du projet est contestée : la ligne SEA et la gare Montparnasse pourront-elles absorber les trafics supplémentaires provenant d'Espagne, de Toulouse, de Limoges, de Bretagne ? Ce problème a été soulevé pratiquement à toutes les réunions.

Il a semblé inéluctable à beaucoup que la concentration des circulations sur un seul itinéraire dans la dernière partie du parcours vers la capitale provoquera à terme une saturation de l'axe ferroviaire atlantique. Les craintes exprimées notamment par un certain nombre de cheminots, ont contredit les assurances de RFF sur ce sujet. « *Le système ERMTS (nouvelle technique de signalisation européenne) n'apportera pas de souplesse (…), les mises en unités multiples (….) ce n'est pas la robustesse et ce n'est pas la garantie de faire circuler les trains à l'heure, on nous dit que c'est à proscrire*» (un cheminot. Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06). « *Nous sommes (déjà) très serrés sur les sillons à l'heure actuelle, très serrés* » (id). L'Association de désenclavement du nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais se demande[57] si le couplage des TGV en gare de Poitiers, nécessaire pour éviter d'aggraver la saturation de la ligne SEA, ne risque pas d'avoir des répercussions sur la ponctualité des trains.

La gare Montparnasse, déjà destinataire des trains de banlieue et de grandes lignes classiques, pourra-t-elle absorber tout le trafic ? « *Etant ancien cheminot parisien, je sais ce qui se passe aux heures de pointe à Montparnasse. Il faudrait faire des trains à trois étages au vu de la circulation sur les TGV* » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/06).

L'opportunité d'une arrivée à Montparnasse a donc été mise en doute et les avantages d'Austerlitz ont continué à être défendus par un certain nombre de participants.

---

[57] Cahier d'acteurs n°16 - Association de Désenclavement du Nord Haute-Vienne et du Montmorillonnais.

La voie unique, un choix contesté

Cette hypothèse est commune aux trois options de passage ; elle concerne 70 à 75 km de voie, chaque section à une voie étant encadrée de sections à deux voies afin d'assurer les croisements de TGV. RFF a eu l'occasion à de nombreuses reprises de s'expliquer sur ce choix[58] qui selon ses détracteurs n'est pas adaptée à des conditions modernes de circulation garantissant toute sécurité : « *La LGV va être à voie unique, ce qui n'est pas la meilleure solution pour une qualité de service optimale. Le moindre problème technique ou d'environnement risque fort de pénaliser la régularité des circulations et de gommer le gain de temps obtenu par cette LGV* ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06)

De longs délais de réalisation et un financement incertain

La date de mise en service est mal précisée. 2014 ? 2016 ? La LGV Poitiers-Limoges ne pourrait en tout de cause être au maximum de son efficacité que si la ligne Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Poitiers était achevée. Or, est-il souligné, celle-ci doit faire face à des difficultés non encore totalement résolues et aux aléas d'une procédure faite d'étapes successives aux embûches multiples. C'est d'améliorations urgentes, même si elles sont moins performantes, dont la région a besoin. Concentrer les efforts sur ce projet lointain serait une erreur ; il vaut mieux reprendre certaines solutions moins coûteuses et plus immédiates, même si Limoges doit être éloignée de Paris de 2 h 30 au lieu de 2 h ! « *Strasbourg ne trouve pas cela si mal* » (Audition publique du 5/10/06)

Sur le financement[59], un certain nombre de remarques ont été faites. Il s'agit, certes, d'une ligne LGV de longueur et de coût relativement limités. Mais d'autres projets de LGV, dans d'autres régions, certains très onéreux, solliciteront les fonds publics et seront peut-être jugés prioritaires. Les seules indications données se rapportent à des investissements récents, notamment la LGV Est ou la LGV Rhin-Rhône, et ne sont pas transposables. Ici pas d'espoir de participation d'un autre Etat, peu de chance de financement européen, des collectivités locales limousines pauvres et très sollicitées, des contributions d'autres régions, notamment Poitou-Charentes, improbables, une faible attractivité pour des fonds privés. Et surtout une grande incertitude sur les situations économiques et financières des divers partenaires dans une dizaine d'années, même si tous les projets de même nature se heurtent à semblable interrogation. Et de rappeler que « *la région*

[58] Cf. dossier d'information complémentaire. RFF.
[59] Cf. chapitre 3 sur le financement.

Limousin est l'une des régions où le potentiel fiscal est le plus faible » (un Conseiller municipal de Cahors, Conseiller régional de la région Midi-Pyrénées. Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06).

Un investissement peu rentable

Dans le meilleur des cas (option de passage centrale), le taux de rentabilité économique dépasse à peine 3% ; il est fait remarquer qu'il est de l'ordre de grandeur de celui du projet de TGV pendulaire. Le bénéfice actualisé est voisin de zéro, toujours dans cette meilleure hypothèse.

Ces performances apparaissent très modestes et seule la volonté de privilégier l'aménagement et le développement d'un territoire et les conditions de vie de ses habitants milite en faveur de cette LGV. Cet argument sera-t il suffisant ? Les opposants au projet, surtout les représentants des zones les moins intéressées, en doutent.[60]

Des conséquences coûteuses pour l'usager

Le recours à la grande vitesse, et dans beaucoup de cas l'allongement des parcours, pourraient se traduire par une augmentation des tarifs. L'inquiétude est grande à ce sujet, surtout pour les populations les plus éloignées des gares TGV. « *Le tarif ne sera sûrement pas le même si nous passons par Poitiers, le kilométrage augmentant* » (réunion territoriale de Tulle, 19/09/06). « *Avec le barreau, quand nous voudrons aller à Marseille ou à Montpellier, nous serons obligés de faire un détour. Bénéficierons-nous, nous limousins, de tarifs spéciaux ? Certes nous gagnerons en temps, mais nous n'aimerions pas être pénalisés en argent* » (Réunion thématique, 28/09/06). « *Cela va nous coûter deux fois plus cher à nous, petites entreprises : le prix Paris-Poitiers est aujourd'hui en première classe de 83 euros, Paris-La Souterraine coûte 63 euros* » (Réunion territoriale de la Souterraine, 10/10/06).

Les éléments apportés par la SNCF qui explique qu'il est impossible de connaître aujourd'hui les prix qui seront pratiqués dans 10 ans sont loin de calmer ces inquiétudes.

[60] Cf. le chapitre sur le bilan socio-économique du projet.

1.3. LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ET / OU COMPLEMENTAIRES

De nombreux projets alternatifs et/ou complémentaires ont été proposés par des associations mais aussi par des particuliers. Certains de ces projets ont été présentés dans des cahiers d'acteurs et/ ou lors de l'audition publique organisée dans le cadre du débat. Sans doute, l'organisation de cette réunion spécifique a-t-elle permis des échanges plus précis sur ces projets, mais la plupart d'entre eux ont été largement évoqués à l'occasion des différentes réunions.

Tous les projets alternatifs envisagent une liaison Nord-Sud directe entre Paris et Limoges consistant soit en l'amélioration de l'axe historique, soit en la création d'une ligne à grande vitesse.

1.3.1. L'améliorations de l'axe historique

- **La CGT (Secteur fédéral CGT des cheminots, Région de Limoges) «** *réaffirme l'urgence d'un désenclavement par l'axe nord-sud rapide et évolutif, favorisant les synergies entre les modes de déplacement et entre les territoires (…)*[61] » et confirme l'intérêt du projet pendulaire POLT qui permettrait, selon elle, de mettre Limoges à 2h20 de Paris dès 2008 (….) et d'améliorer les temps de parcours pour les régions et les villes en les ouvrant aux futures dessertes TGV de l'est, de l'ouest, du nord et du sud de l'Europe, pour un coût raisonnable. Contrairement aux projets qui tendent à saturer la gare de Montparnasse, celui-ci valorise celle d'Austerlitz ; il représente une véritable desserte du territoire et des retombées économiques importantes, à un coût limité pour l'usager. Et de rappeler que les régions ont déjà financé les études et les premiers travaux dans le cadre d'un contrat avec l'Etat.

- **Les CCI Indre, Loiret, Cher et la CRCI Centre** demandent[62] que soit étudiée la solution alternative d'une modernisation de la ligne historique qui « *pourrait mettre Limoges à 2h30 de Paris en utilisant des rames TGV classiques et pour un coût largement inférieur à l'option Poitiers-Limoges* ». Il s'agirait, d'une part, de « *gagner de la vitesse aux endroits où on en perd le plus* », ce qui, outre la poursuite des travaux en cours (suppression de passage à niveau, régénération des voies et ouvrage d'art), pourrait concerner la réalisation de deux courtes sections de voie au niveau d'Etampes et de Vierzon, d'autre part de prévoir l'utilisation future de matériels plus performants ; ce projet aurait l'avantage d'être plus facilement finançable, parce

[61] Cahier d'acteurs n°4 - Secteur Fédéral CGT des cheminots de la Région de Limoges.
[62] Cahier d'acteur n°1 - Chambres de Commerce et d'industrie de l'Indre, du Cher et du Loiret et Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Centre.

que « phasable » dans le temps, et susceptible d'associer les collectivités concernées. Mais pour les Chambres Consulaires, ce qui est essentiel, c'est d'entrer sur le réseau grande vitesse et donc d'intégrer la ligne historique dans la future infrastructure de connexion en Ile de France, entre Massy et Valenton pour un accès à Orly et Roissy.

Lors de la discussion qui s'engage avec RFF à la suite de la présentation du projet, il apparaît un certain nombre de désaccords, notamment sur les gains de temps possibles, d'où la demande faite à RFF par le promoteur du projet d'étudier cette option aussi sérieusement que l'option Poitiers-Limoges.

Concernant l'interconnexion, RFF a fait référence à un courrier adressé par le Président de RFF au Président de la Région Centre qui précise que « *la contribution que la nouvelle ligne d'interconnexion sud serait susceptible d'apporter à l'amélioration des conditions d'accès aux aéroports d'Orly et de Roissy pour les territoires desservis par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sera analysée à l'occasion des études préalables au débat public sur l'interconnexion Massy Valenton.* »

Pour les représentants de la ville de Limoges présents à l'audition publique, ce qui importe c'est de pouvoir aller vite à Paris, donc « *oui à la LGV Poitiers-Limoges, mais il faut continuer à entretenir et moderniser la ligne traditionnelle* »

1.3.2. La création d'une LGV directe entre Paris et Limoges

- **L'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées** propose un projet de ligne à grande vitesse, appelé aussi « TGV Capitole », qui est soutenu notamment par Monsieur le député Hugon et l'Union des entreprises de l'Indre. Il permettrait de relier Limoges à Paris par le tracé Orléans-Vierzon/Romorantin-Châteauroux- La Souterraine-Limoges. Cette nouvelle ligne à grande vitesse se raccorderait au sud de Paris sur la LGV SEA à hauteur de Beauvilliers. La réalisation du premier tronçon Beauvilliers Châteauroux devrait mettre Orléans à 30 minutes de Paris, Châteauroux à 1h, Limoges à 2h. La réalisation d'un deuxième tronçon La Croisière-Limoges offrirait un gain de temps supplémentaire de 20 à 30 minutes.

Suite aux demandes formulées par Messieurs Jean-Yves Hugon et Didier Thillet (Président de l'Association),[63] une étude de ce projet portant sur une estimation de son coût et l'évaluation du potentiel de trafic a été faite par RFF. Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un groupe d'échanges mis en place par la CPDP. Les résultats de cette étude font l'objet de l'annexe 6.

- **Le Comité de défense de la gare de Saint-Sébastien et autres services publics (CODEGASS)** suggère[64] de combiner la réalisation d'une LGV sur le tronçon Paris-Châteauroux avec une pendulation sur la ligne classique Châteauroux- Limoges- Brive –Toulouse de TGV. CODEGASS examine, point par point, les conclusions de l'étude du projet faite par RFF sur la partie LGV du projet et présentée dans le dossier du débat. Certes, ce projet « *ne desservirait pas Poitiers* », mais « *il permettrait de relier à la grande vitesse de nombreux bassins (…) voire l'Auvergne si la solution du Y renversé est retenue à plus long terme* ». Selon RFF, « *il obligerait à une réorganisation du système de transport des agglomérations d'Orléans et Vierzon* » mais, répond CODEGASS, « l*e tracé peut être choisi de façon à minimiser cet impact* ». Que « c*ette ligne oblige à traverser des espaces fragile.* » ne convainc pas plus. Le coût de la solution Paris-Châteauroux donné par RFF semble surestimé à CODEGASS. Quant au taux de rentabilité socio-économique, CODEGASS considère qu'à ces niveaux, entre 2,2 et 3%, c'est bien la nécessité d'aménagement du territoire qui doit être privilégiée sur ce type d'investissement.

- **La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)** pense qu'il est possible d'améliorer, dès aujourd'hui les relations entre le Limousin et l'Île de France, et entre Limoges et Poitiers, en intervenant :
    - au niveau de l'exploitation, avec la mise en circulation de TGV Limoges-Paris-Austerlitz et Limoges–Roissy-Lille par Juvisy,
    - au niveau des investissements, par la suppression des passages à niveau entre Argenton-sur- Creuse et Vierzon et la construction ultérieure d'un évitement de Vierzon.

Elle rappelle, par ailleurs, l'exemple de l'Auvergne qui a choisi de moderniser la ligne Paris-Clermont (3h) plutôt que de réaliser le barreau Vichy Montchanin (100 km, 1 400 million d'euros, mettant Clermont-Ferrand à 2h30 de Paris)

[63] Cf. annexe 5 – Les demande d'études reçues à la CPDP.
[64] Cahier d'Acteurs n°3 - Comité de Défense de la Gare de Saint-Sébastien et Autres Services Publics (CODEGASS).

La FNAUT demande qu'une nouvelle étude de LGV en « Y renversé » pour la desserte de Limoges et Clermont- Ferrand soit lancée et qu'une comparaison approfondie de tous les projets soit réalisée. A propos du « Y renversé », un débat s'engage entre RFF et la FNAUT sur le point de raccordement des deux lignes, Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont : Etampes pour l'un, Vierzon pour l'autre.

1.3.3. Le barreau Poitiers-Limoges, premier jalon de la transversalité

ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) propose la réalisation d'une liaison transversale ferroviaire, la T3A, Alpes–Auvergne-Atlantique, reliant Angoulême-Limoges-Clermont-Ferrand-Lyon Saint-Exupéry qui se raccrocherait à l'étoile lyonnaise de la Grande Vitesse et pourrait appartenir au corridor européen n° 5 (Lisbonne-Kiev). Au travers de cette proposition se manifeste « *la volonté de désenclaver des territoires abandonnés par les aménagements des dernières années* [65]».

Cette transversalité aurait trois missions : une mission TGV, une mission interrégionale avec des trains régionaux à grande vitesse, une mission fret. Ce projet ambitionne la complémentarité optimale entre un réseau régional irriguant les territoires et des LGV de dimensions européennes dans lequel l'axe radial historique et, à plus long terme le « Y renversé », doit jouer un rôle majeur. Dans cette perspective, la ligne LGV Poitiers-Limoges est alors un premier pas vers la constitution d'un réseau plus vaste.

De nombreuses collectivités locales soutiennent ce projet[66].

Si le caractère surdimensionné voire insurmontable financièrement du projet a été souligné, les avis s'accordent sur la nécessité d'une politique volontariste sachant fixer des priorités à long terme ; l'idée force de se servir du ferroviaire comme outil majeur d'aménagement du territoire suscite l'intérêt, même si d'aucuns regrettent une certaine « absence de considération du routier »

[65] Cahier d'acteur n°6 - ALTRO.
[66] Cf. annexe 3 – Les contributions.

1.3.4. De nombreuses autres propositions ont été faites par des particuliers

Parmi elles, celles de :

André Thépin qui, lors de l'audition publique, a présenté un projet qui s'inscrit dans une complémentarité entre le projet de l'association TGV Capitole et le train pendulaire de Châteauroux à Toulouse ; Il a suggéré de s'intéresser à un axe transversal Nantes-Poitiers-Châteauroux-Moulins- Mâcon se dirigeant vers l'est et associant trafic voyageur et fret.

André Pamboutzoglou qui a fait également une proposition qui s'inscrirait en complément de la LGV Poitiers-Limoges Cette proposition consisterait à mettre en œuvre d'abord le pendulaire avec une ouverture sur le réseau TGV national et international, puis, si la ligne LGV Poitiers-Limoges devait être réalisée, à faire circuler des TGV pendulaires jusqu'à Brive, Cahors, peut-être Toulouse. Cette proposition qui a été faite lors de l'audition publique a donné l'occasion à RFF de rappeler que les études sur le pendulaire étaient en cours et ne « *donneront lieu à des résultats qu'en 2007* ».

Serge Maurie fait état, par ailleurs, d'une étude réalisée en 1992 par l'ensemble des organisations syndicales de cheminots portant sur un projet de TGV Paris-Châteauroux-Brive jusqu'à Toulouse qui, par des modifications du système de signalisation (extension du système de préannonce) et des travaux sur les infrastructures d'ampleur relativement limitée aurait mis Limoges, à 2h07 de Paris ; cette proposition a été présentée à la réunion de Brive et a fait l'objet d'une contribution adressée à la Commission.

Pierre Bourneix imagine[67] une LGV partant de Paris, gare d'Austerlitz, se dirigeant vers le sud et qui, peu après la Châtre, comporterait deux branches, l'une vers Montluçon et Clermont Ferrand (puis Lyon), l'autre vers Guéret, Limoges Brive, cette dernière se raccordant plus au sud à la LGV Bordeaux Toulouse pour rejoindre Tarbes et Saragosse ….

[67] Contribution du 28 octobre 2006.

2. SE PRONONCER SUR LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet se définit au travers de trois options de passage, caractérisées par leurs performances technico-économiques et leurs éventuelles incidences sur l'environnement. Le débat public avait pour objet de recueillir les avis du public sur ces différentes options de façon, si le projet devait se poursuivre, à orienter les choix du maître d'ouvrage.

Les options de passage ont été présentées par RFF à toutes les réunions, de façon plus ou moins détaillée : lors des réunions territoriales, l'accent a été plutôt mis sur les aspects de nature technico-économique, coûts et performances (temps de parcours et trafic) ; à l'occasion des réunions de proximité, le maître d'ouvrage a élargi sa présentation aux aspects environnementaux.

Deux réunions thématiques ont permis d'ouvrir le champ des réflexions et des échanges sur les sujets suivants : « LGV Poitiers-Limoges : Développement durable, environnement naturel et biodiversité» et « LGV Poitiers-Limoges : environnement humain et agriculture »

Les éléments rassemblés sont issus de l'ensemble de ces réunions ainsi que des différentes contributions adressées à la CPDP.

2.1. L'APPRECIATION DES DIFFERENTES OPTIONS DE PASSAGE

Les options de passage proposées par RFF résultent d'un compromis entre les sections de ligne nouvelle à créer, la longueur totale de la liaison, et la préservation des espaces naturels et urbanisés.

L'option « nord » consiste à relier la LGV SEA du sud de Poitiers à la ligne actuelle Paris-Toulouse au nord de Limoges de manière à éviter les monts d'Ambazac. L'option « centrale » consiste à relier le plus directement possible Poitiers à Limoges en créant de bout en bout une ligne nouvelle. L'option « sud » consiste à relier la LGV SEA et Limoges en tirant parti le plus possible de la grande vitesse, les enjeux environnementaux imposant un raccordement au nord de Ruffec.

2.1.1. Des choix fondés pour l'essentiel sur les critères efficacité et fonctionnalité

On remarquera en premier lieu que les données technico-économiques (trafic, coût, bilan socio-économique), telles qu'elles apparaissent dans le dossier de RFF, ne sont quasiment pas remises en cause. Quelques observations et demandes d'éclaircissement, dont il est fait état au chapitre 3 du présent compte-rendu, ont été formulées lors de l'atelier pédagogique.

Parmi les partisans du projet, nombreux sont ceux qui estiment que la question des options de passage est secondaire, et considèrent que plus on va vite, mieux c'est - allant même jusqu'à justifier la non-création de gares intermédiaires, question sur laquelle nombre de participants ont interrogé le maître d'ouvrage : « *ça ne servirait à rien d'avoir un TGV s'il devait s'arrêter à Bellac* » (une Conseillère générale de la Haute-Vienne, réunion de proximité à Bellac, 30/11/06).

Peu d'intérêt pour l'option nord

Cette option n'a pas suscité grand intérêt. Elle a trouvé écho cependant chez quelques uns qui pensent qu'elle pourrait permettre de desservir la région nord du Limousin en créant une gare nouvelle à hauteur de La Croisière, « *à l'intersection la plus judicieuse soit de la RN 145, soit de la ligne ferroviaire*[68] ». Cette proposition s'appuie notamment sur l'exemple « *de la création de la gare « Meuse » entre Verdun et Bar-le Duc, avec une desserte routière pour rejoindre ces deux villes* » (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

Plusieurs questions n'ont pas manqué de soulever un intérêt certain pour La Souterraine : « *l'option nord permettrait-elle de passer par La Souterraine et donc d'inclure la gare Creusoise dans ce tronçon ?* ».

L'option centrale, une option performante

Cette option, tout en étant la plus coûteuse, présente, en offrant le meilleur temps de trajet, et donc un trafic plus important, le bilan socio-économique le plus favorable, argument souvent mis en avant : « *Il faut prendre bien sûr la ligne la plus courte en temps* ». Plus nuancée dans l'expression est Limoges Métropole qui « s*ouhaite privilégier l'option dite centrale qui offre la liaison la plus rapide avec Paris en 1h50 pour un taux de rentabilité supérieur à celui exposé*

[68] Réunion territoriale du 18 septembre 2006 à Guéret.

dans les autres schémas[69] ». Cette option, « *la plus rapide et la plus logique dans sa construction* » retient également la faveur de l'UDF 87[70]. Elle est pour le CESR Poitou Charentes « *celle qui concentre le plus d'atouts : la plus performante en terme de temps de parcours, le meilleur bilan socio-économique, une plus grande équité territoriale grâce à une augmentation plus forte de la mobilité, une insertion dans les territoires qui limite les impacts environnementaux* ».[71]

Restent posées toutefois deux questions : la première qui est revenue à de nombreuses reprises, de façon très insistante, concerne la possibilité d'utiliser tout ou partie de la ligne TER Poitiers-Limoges, la seconde l'éventualité d'un « jumelage » avec les projets routiers.

- Sur le premier point, le maître d'ouvrage rappelle les éléments contenus dans le dossier du débat (p.57) et dans le dossier complémentaire, et confirme que, si le tracé sinueux de certaines portions de la ligne n'est pas compatible avec les vitesses auxquelles circulent un TGV, certaines sections pourraient être communes. Il considère que c'est une solution qui constitue une variante à l'option centrale dont « il ne faut pas se couper » (Réunion de proximité de Montmorillon, 04/12/06).

- Deuxième point, « *pourquoi, si la RN147 est en projet de doublement, ne pas utiliser cette opportunité pour justement faire d'une pierre deux coups (…) sans parler d'une proximité immédiate mais d'un couloir ?* » (Réunion de proximité de Confolens, 7/12/06) ; pour la Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne[72] « *il faut que les dossiers de la mise à deux voies de la RN147 et du projet de LGV soient étudiés concomitamment sinon il y aurait erreur d'aménagement du territoire* ».

RFF et la DRE rappellent que les contraintes géométriques (rayons de courbure, pentes..) d'une LGV et d'un tracé routier sont complètement différentes mais disent avoir parfaitement entendu ces préoccupations.

[69] Cahier d'acteurs n°18- Ville de Limoges et Communauté d'agglomération Limoges Métropole.
[70] Contribution écrite reçue le 25/11/06.
[71] Cahier d'acteurs n°11 - Conseil Economique et Social Poitou-Charentes.
[72] Réunion thématique du 14 septembre 2006 à Limoges.

L’option sud ou l’amorce d’une liaison Ouest-Est

L’option sud est plébiscitée par les nombreux promoteurs de la liaison transversale reliant la façade atlantique à la vallée du Rhône et aux Alpes en passant par Clermont-Ferrand, qui voient dans ce barreau Poitiers-Limoges le premier maillon de cette liaison soutenue par l’Association Logistique Transport Ouest (ALTRO) : 13 cahiers d’acteurs sur 22 en parlent. L’Agence d’urbanisme et de développement Clermont Métropole considère[73] que « c*’est le seul tracé permettant des échanges nord-sud et est-ouest*.» Cette option sud « *amorce les liaisons directes de Limoges non seulement vers Paris mais, il y a aussi Angoulême, Bordeaux, Toulouse*. »

Actuellement, l’option sud n’est pas reliée à la ligne TGV Paris-Bordeaux car, indique le maître d’ouvrage, la liaison Bordeaux-Limoges se situe aujourd’hui à la limite de la pertinence au niveau du trafic. RFF laisse entendre cependant que, si les données évoluaient favorablement, cette possibilité pourrait être envisagée dans le cas de l’option sud ; ce qui fait dire au Président d’ALTRO[74] qu’ « *outre sa première fonctionnalité,* [mettre Limoges à 2 heures de Paris], *l’option sud nous met à une heure de Bordeaux* »

Pour le Conseil général des Deux-Sèvres, « *l’itinéraire sud conforte l’idée d’étudier la faisabilité d’une gare entre Poitiers et Angoulême ; si cet équipement devait inclure le passage des trains de fret, alors l’hypothèse d’un nœud ferroviaire au point de jonction suggéré, offrirait l’avantage d’une proximité avec la ligne traditionnelle destinée à devenir l’autoroute ferroviaire nord sud dans des espaces peu agglomérés*. »[75]

N’y a-t-il pas d’autres choix possibles ?

C’est une question qui peut se poser au vu d’« *une marge aussi importante entre l’option centrale et l’option sud* » (réunion de proximité de Montmorillon, 04/12/06); ce, à quoi RFF répond que les trois options ne sont pas exclusives et que, dans le cadre des études ultérieures, si le projet est poursuivi, d’autres options peuvent apparaître plus pertinentes.

Quant à une option utilisant le tracé Angoulême-Limoges avec un raccordement sur la LGV SEA au niveau d’Angoulême, qui a été suggérée à Montmorillon, et est aussi l’idée de l’association

[73] Cahier d’acteur n°17 - Agence d’urbanisme et de développement Clermont Métropole.
[74] Audition publique du 5 octobre 2006 à Limoges.
[75] Contribution écrite reçue le 23 novembre 2006.

des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse : « *l'option sud semble pouvoir répondre à cette nécessité (ne pas oublier les liaisons avec la façade atlantique sud et vers l'Espagne), mais un second maillon reliant Limoges à Angoulême serait encore une meilleure solution*.»[76].

Cette option coûterait, selon RFF, du fait de la nécessité de réaliser une section de ligne nouvelle plus importante, beaucoup plus cher que les options proposées et ne répondrait pas à l'objectif de mettre Limoges à 2 heures de Paris ;

A noter également la position des DIREN Limousin et Poitou Charentes selon lesquelles « *il y a des situations intermédiaires qui sont moins conséquentes sur l'environnement ; c'est, par exemple, l'option centre en Poitou-Charentes se raccordant à l'option nord en Limousin, et, un trajet sud qui prévoit un raccordement à la ligne SEA plus près de Poitiers* ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/10/06)

2.1.2 Une évaluation environnementale des options très globale

Des territoires traversés mais pas desservis : cette problématique que l'ancien maire de Montmorillon fait sienne quand il dit[77] que « *la construction d'une ligne nouvelle provoque des traumatismes parce qu'elle traverse des territoires sans que ces territoires en aient directement les avantages* » a été omniprésente dans les réunions de proximité ; que ce soit à Confolens où l'intervention d'une conseillère régionale résume bien la position de tous en s'interrogeant sur «*l'intérêt de ce projet pour le Confolentais (…) nous sommes une région traversée et seulement traversée (…) il n'y a pas d'intérêt pour notre territoire, en revanche des nuisances il va y en avoir beaucoup* », ou à Montmorillon où le discours est le même : pourquoi *« sacrifier 100 km de paysage pour ne rien rapporter à Montmorillon* ». A Bellac, où l'utilité de cette liaison à grande vitesse Poitiers-Limoges a été rappelée avec insistance par les élus et les représentants des milieux économiques présents en nombre, cet aspect est apparu moins prégnant.

Une technologie en tout état de cause inadaptée aux territoires traversés

Ce point de vue est, pour l'essentiel l'expression des associations de protection de l'environnement, repris également par les riverains.

---

[76] Contribution reçue le 30 novembre 2006.
[77] Réunion d'ouverture du 6 septembre à Poitiers.

Selon Vienne Nature[78], « l*es contraintes techniques inhérentes aux vitesses supérieures à 300 km/h (courbure, pente) sont incompatibles avec la souplesse que suppose la traversée d'un territoire au relief accusé, creusé de vallées, riche d'un habitat rural dispersé, et d'un patrimoine faunistique et floristique à sauvegarder* ». Vienne Nature estime par ailleurs que, l'insertion du tracé nécessitera « *des investissements impossibles à envisager dans une politique de rentabilité* ».

Le Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil du Poitou et Migné-Auxances, fort de son expérience sur la LGV SEA, redoute la multiplication des atteintes environnementales et craint que RFF « *n'occulte une nouvelle fois les zones impactées qui bénéficient de protection en raison de leur richesse écologique.., zones qui sont des richesses pour le département de la Vienne* ».[79]

« *Pour diminuer de quelques dizaines de minutes la durée des trajets entre Paris et Limoges on va saccager un millier d'ha de terres, d'arbres et de haies, défigurer des paysages, anéantir flore et faune, perturber la vie de centaines de riverains exposés au bruit et autres nuisances* » s'indigne un particulier dans une contribution écrite.

Un débat très succinct sur l'approche environnementale des options de passage dans les réunions de proximité

Des commentaires, certes, sur des questions se rapportant au thème plus général du développement durable, au travers de l'intérêt porté au développement du transport ferroviaire[80] mais aucune interpellation ou presque, du maître d'ouvrage sur les problèmes de bruit, ni de biodiversité. Peu d'interpellation non plus sur le paysage, seulement quelques affirmations fortes telle que : «*sur notre territoire* [le Confolentais], *le principal atout que nous avons, c'est notre paysage et nous y tenons* » (une conseillère régionale, réunion de proximité de Confolens, 07/12/06). Les quelques considérations sur les nuisances, en général, ont montré cependant que le thème de l'environnement était loin, évidemment, de laisser indifférent, mais, de fait le seul point un peu abordé sur le fond a concerné les incidences éventuelles du projet sur l'agriculture.

---

[78] Cahier d'acteurs n°5 – Association Vienne Nature.

[79] Contribution reçue le 14 décembre.

[80] Avec la rénovation des lignes existantes et la recherche de solutions pour le transport du fret, plutôt d'ailleurs que la création d'une LGV.

Les raisons de ce désintéressement apparent[81] par rapport aux problèmes d'environnement dans les réunions de proximité sont pour une part liées au fait que l'on raisonne « option de passage » et qu'en conséquence, les populations ne se sentent pas directement concernées.

Ce point a été clairement souligné à Bellac où la présentation d'options de passage d'un largeur de 10 à 20 km a d'ailleurs interloqué quelque peu les participants qui attendaient des données plus précises permettant de parler d'autre chose que de généralités : « *nous ne vous demandons pas un tracé avec les deux voies et les fossés, nous vous demandons quand même quelques options ; il y aura peut-être 10 tracés, vous choisirez plus tard entre ces 10 en fonction de ce que nous aurons dit* ». (…) « *Lorsqu'on vous pose la question de savoir quelle est l'option qui a le plus d'impact, qui embête le moins de monde ou le plus de monde » vous nous répondez que vous ne savez pas, que vous n'avez pas fait de quantitatif mais du qualitatif (…) Je suis tout à fait favorable à ce qu'il y ait un barreau TGV(…)* [mais une option] *impacte directement ma région, je voudrais savoir à quel niveau et vous ne donnez rien* ». En somme, est-il dit, si RFF n'a rien d'autre dans ses cartons, -ce que, malgré les assurances de RFF, les « interpellateurs » ont du mal à croire-, « il n'y a rien à discuter ».

RFF est convenu que l'exercice puisse être frustrant, mais le débat public comme cela a été rappelé porte sur l'opportunité et les grandes caractéristiques du projet[82]. Il indique que l'étude des fuseaux (1000m), si le projet se poursuit, viendra ensuite puis celle du couloir (500m) qui sera présenté à l'enquête publique, ce qui naturellement n'a pas fait avancer les choses…

Quelques craintes cependant vis-à-vis des impacts sur l'activité agricole

Plusieurs intervenants s'inquiètent de la possibilité de voir les terrains gelés pendant une période très longue avec une certaine incertitude sur l'aboutissement du projet, ce qui a permis à RFF de confirmer que c'est seulement lorsque le projet est déclaré d'utilité publique que les terrains sont effectivement gelés.

Un représentant de la Chambre d'agriculture de Charente, fort de son expérience, « *n'ose pas imaginer ce que va être un TGV au milieu d'un territoire de bocage avec des éleveurs et des structures qui vont être éventrées dans tous les sens* [83]»; il souligne en outre que la destruction de

[81] Souligné par nos soins.
[82] Il s'agit là d'un dilemme classique dans la préparation de tout débat public, entre le trop précis et le trop flou.
[83] Réunion de proximité de Confolens, 07/12/06.

nombreux hectares de terres agricoles serait particulièrement dommageable au moment où on pense à utiliser ces terres pour la production de biocarburants.

Quelques demandes d'information sont formulées sur le nombre d'hectares nécessaires pour la réalisation d'une ligne grande vitesse, la largeur de la plateforme ou le nombre de personnes déplacées et la façon dont celles-ci sont indemnisées. Les réponses de RFF ne soulèvent pas de commentaires particuliers.

2.2. QUAND ON PARLE D'ENVIRONNEMENT : L'APPORT DES REUNIONS THEMATIQUES

Le thème de l'environnement a été traité pour l'essentiel dans les réunions thématiques.

La réunion de Limoges sur le thème « LGV, développement durable, environnement naturel et biodiversité » était en fait une réunion d'information au cours de laquelle RFF a exposé sa politique en matière de développement durable et d'environnement et le CETE Ouest, le résultat des études environnementales qu'il a conduites pour le compte de RFF dans le cadre de l'étude du projet de LGV Poitiers-Limoges. RFF a complété ces exposés par une présentation, qui a été très appréciée, de la façon dont a été étudié, traité et suivi le projet de la LGV Est, et des mesures et actions conduites pour limiter et/ou compenser ses impacts sur l'environnement.

La réunion de Poitiers sur le thème « LGV Environnement humain et agriculture», élargi à l'ensemble des questions environnementales, a rassemblé, **de fait**, autour des services spécialisés de RFF et de deux experts, un sur le bruit, l'autre sur le paysage, les principales associations de la Vienne[84] qui sont très engagées dans le cadre de la procédure de concertation actuellement en cours sur le projet de LGV SEA, et très sensibilisées aux questions notamment de bruit et de paysage.

La Commission a reçu par ailleurs sur l'ensemble de ces sujets quelques questions et contributions écrites dont deux ont fait l'objet de cahiers d'acteurs.

---

[84] Les Amis de la Terre Poitou, Vienne Nature, le Collectif contre les nuisances du TGV Chasseneuil du Poitou et Migné-Auxances, le Comité TGV, Réaction Citoyenne 86, le Comité TGV, Réaction Citoyenne 37 et l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.

2.2.1. Le développement durable ou le choix du ferroviaire

S'agissant du « développement durable », tout le monde en convient, le développement du ferroviaire en permettant un report modal de la route vers le rail, participe à la réduction des gaz à effet de serre, et va évidemment dans le bon sens, même si les associations de protection de l'environnement restent très nuancées sur la « grande vitesse ».

Accord également sur la nécessité d'accélérer la mise en place d'un trafic fret : la sensibilité à ce problème est particulièrement exacerbée dans cette région où le cortège des camions qui circulent sur les routes nationales (RN145, RN147), est devenu comme l'exprime nombre d'intervenants « insoutenable ». « *Il est urgent de réduire le gaspillage énergétique dont les transports routiers sont responsables* » soulignent[85] les Amis de la Terre Poitou et Limousin, tout en déplorant comme Vienne Nature que le choix du projet proposé par RFF, essentiellement dédié aux voyageurs ne contrecarre pour longtemps tout investissement dans une ligne est-ouest dédiée au fret, ou mixte.

Il est souhaité, en tout état de cause, que ce maillon Poitiers-Limoges, s'il se réalise, intègre aussi dans sa conception le fret transversal. La transversalité n'étant pas pour demain, RFF n'exclut pas des études ultérieures sur le sujet ; il indique parallèlement que pour inciter les sociétés de transport à mettre les camions sur rail, il faut des flux très importants et surtout des linéaires très longs. Le maire de Poitiers lors de la réunion d'ouverture de Poitiers a parlé de 400 km.

Le maître d'ouvrage, interrogé à de nombreuses reprises sur cette question du ferroutage a pu faire part des projets et réflexions en cours à RFF sur le Sud-est et le Sud-ouest ; il a rappelé également que la création de lignes TGV permettait de libérer de la capacité pour la circulation des marchandises.

2.2.2. Autour de l'étude environnementale du CETE

La finalité de cette étude était de mettre en évidence les principaux enjeux liés à l'environnement sur l'ensemble du territoire concerné par les options de passage, en vue de définir les choix optionnels envisageables pour le projet et de les hiérarchiser. Ses résultats, qui figurent dans le dossier du débat et ses pièces annexes, ont été présentés aux réunions thématiques.

---

[85] Cahier d'acteurs n°9- Les Amis de la Terre Poitou et Limousin.

Les DIREN Limousin et Poitou-Charentes, pour ce qui les concerne, considèrent[86] que sur les 3 options, « *il n'y a pas d'obstacle majeur sur le plan environnemental* », tout en constatant que, pour le Limousin, la partie centrale est la plus concernée par les espaces naturels, avec les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac. L'avis du Conservatoire des espaces naturels de Poitou-Charentes[87] exprimé par ailleurs, est moins favorable, estimant que les projets présentés « *portent atteinte aux paysages et à la biodiversité commune et remarquable du département de la Vienne et de la Charente dans cette configuration* ». Les Amis de la Terre Poitou et Limousin soulignent[88] que « *les Brandes du Poitou, en particulier près de Montmorillon, constituent un biotope dont la disparition entraînerait celles de nombreuses espèces* ».

En tout état de cause, les Associations, les DIREN, le Conservatoire des espaces naturels de Poitou-Charentes, tous demandent que les sites Natura 2000 soient traités de façon adaptée, ce qui signifie notamment, et ce point est considéré comme une nécessité, que les études d'incidences relatives à ces sites soient faites avant le choix des fuseaux afin que de réelles mesures de réduction des nuisances et compensatoires puissent être intégrées dans le projet. « *Ce qu'il faut souhaiter, c'est qu'à partir du moment où vous vous orienterez sur une variante, les études soient approfondies rapidement et que le choix du tracé dans cette variante soit tout à fait concerté* [89]». « *L'expérience de l'enquête d'Utilité Publique sur la LGV Angoulême-Bordeaux et de l'APS de la LGV Tours -Angoulême montre malheureusement que les impératifs techniques interdisent toute modification significative du tracé, une fois le fuseau de 1 000 m défini*[90]*. »*

A ces remarques générales s'ajoute un certain nombre de remarques plus ponctuelles[91] : il a été notamment signalé la présence de nombreux sites miniers, de « gîtes », en particulier sur le parcours nord, dont il n'est pas fait état dans l'étude du CETE, et dont il faudra évidemment se préoccuper. Un représentant du Centre Régional de la Propriété Forestière du Limousin a souhaité que les forêts soient prises en compte et que RFF essaie « *d'éviter de couper les forêts en deux* » pour épargner les milieux agricoles[92].

---

[86] Contribution écrite du 12 décembre 2006.
[87] Contribution écrite du 29 novembre 2006.
[88] Cahier d'acteurs n°9 - Les Amis de la Terre Poitou et Limousin.
[89] Directeur Régional de l'Environnement région limousin, Réunion Thématique du 20 novembre 2006 à Poitiers.
[90] Cahier d'acteurs n°5 – Association Vienne Nature
[91] Les Fédérations de chasseurs du Limousin et de Poitou-Charentes ont attirées l'attention dans une contribution écrites reçue le 7 décembre sur la protection des populations de cervidés.
[92] Centre Régional de la Propriété Forestière Limousin, Réunion thématique du 23 octobre 2006 à Limoges.

2.2.3. Le Bruit et le Paysage… ou l'ombre portée de la LGV SEA sur le débat public sur la LGV Poitiers-Limoges

Les éléments rapportés rendent compte, pour l'essentiel, de la réunion thématique de Poitiers.

Le Bruit

Le sujet a été introduit, lors de la réunion thématique, par une intervention du professeur René Dauman sur le thème « bruit et santé », suivie d'une présentation des mesures mises en place par RFF pour limiter le bruit ferroviaire, mesures préventives, curatives et innovantes.

L'intervention du professeur Dauman a permis de préciser un certain nombre de points quant aux effets du bruit sur la santé : ils varient en fonction des individus, de la durée d'exposition, du niveau de bruit; il existe, en matière de nocivité, un lien entre la durée et le niveau de bruit (une longue exposition à un bruit d'intensité non dangereuse peut être plus traumatisante pour l'oreille qu'une exposition plus courte à un bruit d'intensité supérieure) ; la nuisance sonore telle qu'elle est ressentie par les personnes directement concernées est influencée par un certain nombre de facteurs psychologiques (stress en cas d'intermittence, sentiment d'impuissance, impossibilité de s'éloigner du bruit).

Le professeur Dauman, dont d'aucuns ont jugé l'exposé très précis, indique que les éléments sur lesquels il s'appuie sont principalement liés à la circulation routière, ce qui a valu à la Commission de se voir reprocher de ne pas avoir invité à ce débat un spécialiste du bruit ferroviaire pour contrebalancer les dires de RFF.

De l'exposé de René Dauman, un intervenant retient que le bruit devient incommodant à partir de 65 dBA, que « *passer d'un secteur calme à très calme à un secteur qui devient seulement relativement calme, c'est vraiment une nuisance* » ; un autre note qu'un bruit intermittent est source de stress, un autre enfin regrette que l'échelle comparative des niveaux de bruit n'affiche pas le niveau de bruit auquel sont exposées les personnes situées à 25m d'une ligne TGV et là commencent les « joutes » avec RFF : 92 à 95 dBA pour l'un, 65dBA pour RFF.

Un participant s'interroge sur la différence entre la gêne instantanée et la gêne que constitue l'effet chronique de la répétition. Il aurait été démontré, selon lui, que ce n'est pas tant l'événement qui compte que sa répétition et d'interpeler ensuite RFF qui « *se refuse de prendre en compte les pics, le nombre d'occurrences* »

Suite à l'intervention de RFF, il est fait un certain nombre de remarques de la part des mêmes intervenants, représentants d'associations, qui regrettent que RFF se borne à respecter la réglementation, que les niveaux de bruit soient exprimés en valeurs moyennes LAeq et que l'indicateur LAeq temps de passage ne soit jamais cité « c*e que je voudrais, c'est le bruit instantané à 25m, 50m, 100m, le LAmax* ».

Une question est posée sur le bruit du pendulaire mais RFF ne peut répondre.

Dernier point évoqué par un représentant de Vienne Nature pendant la réunion et relevé dans le cahier d'acteur de l'association, il s'agit de la propagation à longue distance du bruit d'origine aérodynamique et des vibrations qui semblent à ses yeux ne pas avoir fait l'objet d'études suffisantes.

Les échanges auxquels on a pu assister lors de cette réunion sont le reflet d'une ambiance pour le moins tendue entre RFF et les associations concernées par le projet de ligne SEA, apparemment très au fait de ces questions.

Le Paysage

La séquence consacrée au paysage a été introduite par un exposé de Pierre Donnadieu. RFF a ensuite présenté la façon dont il intègre la dimension paysagère dans la conception des ses projets.

Pour Pierre Donnadieu, le paysage est le « territoire tel qu'il est perçu par les populations », c'est un regard sur l'environnement, avec trois types de regard, le regard formé par la culture de l'image artistique, le regard informé ou documenté qui se réfèrent l'un et l'autre à des paysages souvent protégés par la loi, et le regard initié. Ce dernier regard c'est celui de l'habitant attaché à des paysages ordinaires, les paysages du quotidien pour lesquels l'enjeu est de les conserver pour préserver son identité et son bien-être et qui peuvent être troublés voire totalement perturbés par le passage d'une infrastructure.

La notion de paysage n'a plus grand-chose à voir aujourd'hui avec la notion de pollution paysagère ; elle est mobilisée par les professionnels des paysages et par tous les acteurs pour remettre au centre des décisions les regards et la sensibilité des habitants et de ceux qui vont utiliser les infrastructures.

Mais l'utilisation de cette notion a ses limites, entre le socio nombrilisme c'est à dire le risque de privilégier les questions locales au détriment des questions globales et l'autoritarisme de ceux qui savent, étant entendu qu'en matière de paysage, le domaine est éparpillé entre plusieurs disciplines et qu'il faut au moins que les experts se comprennent.

A la suite de cet exposé un intervenant indique que l'association Poitou-Charentes Nature a remis au Préfet un dossier, rédigé par le Conservatoire régional des espaces naturels, très critique sur la manière dont RFF travaille en particulier sur les paysages, « *en en méprisant les différents aspects, qu'ils soient locaux, qu'ils soient liés à une tradition d'habitat.* »[93]

RFF ne comprend pas le procès qui lui est fait et poursuit par une présentation de sa démarche dans son approche du paysage au niveau de la conception des infrastructures ferroviaires.

Pour RFF, le paysage se décline en 4 dimensions, qui intègrent les éléments commentés par Pierre Donnadieu, le quotidien, le collectif qui s'identifie au patrimonial, le paysage de l'usager du train, le paysage ferroviaire. Trois principes guident par ailleurs le maître d'ouvrage, l'insertion paysagère intégrée, le dialogue et l'écoute des acteurs locaux et de l'ensemble des parties prenantes, la sensibilisation des équipes. Des paysagistes sont associés étroitement à la définition du projet dès le stade des études d'avant-projet sommaire.

Une intervenante fait remarquer que les exemples et les diapositives présentées sont vierges de toute zone urbanisée. Elle se réfère à nouveau à la LGV SEA qui traverse certains villages, autant d'exemples qui décrédibilisent RFF et s'inquiète de « *la façon dont le maître d'ouvrage entend procéder pour insérer l'ouvrage de façon harmonieuse tout en garantissant des protections optimisées contre les nuisances sonores* ». Un autre intervenant, doute que le maitre d'ouvrage, comme il l'affirme, utilisera au niveau des zones fortement urbanisées des lignes existantes, d'autant souligne-t-il que RFF a indiqué que des difficultés pouvaient survenir à la sortie de Poitiers et qu'il conviendra probablement de contourner Saint-Benoît.

2.2.4. L'agriculture

Troisième thème traité dans le cadre de la réunion thématique de Poitiers, l'agriculture : RFF a exposé, à partir de l'exemple de la LGV Bretagne Pays de Loire, les modalités qui ont été élaborées pour répondre aux préoccupations de la communauté agricole lors de la création d'un projet de LGV.

---

[93] Association Vienne Nature – réunion thématique du 20 novembre à Poitiers.

Le dispositif mis en place s'inscrit dans le cadre d'une convention entre RFF, l'Etat, les Régions et les Départements concernés, permettant, grâce à un fonds d'intervention, de mettre en place une politique foncière homogène sur l'ensemble du tracé en réalisant les acquisitions foncières nécessaires. Des conventions sont également signées entre RFF et les SAFER qui sont chargées de négocier les biens qui pourraient être mis en réserve, de les gérer et de proposer aux agriculteurs un point de relocalisation. Les mises en réserve sont examinées par un Comité interrégional d'engagement auquel participe les partenaires de la convention cadre et au sein duquel le Conseil Général a un rôle essentiel.

Cette procédure qui est initiée dès que le tracé est présenté à la concertation a particulièrement intéressé le représentant de la Chambre d'Agriculture de la Vienne qui regrette que cela ne se soit pas passé de la même façon sur le projet de ligne SEA.

En réponse à la question de savoir si les opérations d'aménagement foncier peuvent inclure l'environnement, le même représentant rappelle les nouvelles dispositions du code rural, qui prévoient que ces opérations intéressent « *la restructuration des propriétés et des exploitations agricoles, le respect des documents de l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, et ce, sans hiérarchisation* ». Il est fait remarquer à cette occasion que les problèmes des terres agricoles recoupent rigoureusement ceux de l'environnement: s'il n'y a pas de réserve foncière, il n'y a pas de possibilités de mesures compensatoires.

Le DRAF de la région Poitou-Charentes a tenu à souligner l'intérêt de ces procédures qui doivent se situer le plus en amont possible de la réalisation de l'opération.

Deux intervenants se sont inquiétés par ailleurs de la prise en compte des forêts qui « *sont des victimes faciles* ».

3. L'ECOMOMIE ET LE FINANCEMENT DE LA LGV

Une réunion a été consacrée, le 27 novembre 2006, à un atelier pédagogique portant sur l'économie et le financement de la LGV.

3.1. ECONOMIE DU PROJET : EVALUATION DU TRAFIC ET DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

La première partie de l’atelier a permis la présentation des méthodes utilisées par RFF pour prévoir les trafics et pour évaluer le bilan socio-économique du projet.

En préambule, il a été souligné que les méthodes utilisées pour le projet étaient identiques à celles utilisées pour les autres grands projets d’infrastructure ferroviaire : il n’y a pas de spécificité propre au projet Poitiers-Limoges.

3.1.1. Les prévisions de trafic

L’approche comporte cinq étapes :

- *la définition de l’aire d’études,*
- *le calage des modèles de trafic,*
- *la reconstitution de la situation actuelle à l’aide de ces modèles,*
- *la projection de la demande à l’horizon du projet, sur la base de prévisions macro-économiques,*
- *les prévisions de trafic pour chacune des options de passage.*

L’aire d’études comprend, d’une part, la région Limousin, une partie des régions Auvergne, Midi-Pyrénées et Aquitaine, d’autre part, les régions Ile de France, Nord-Pas de Calais, Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace. Ce sont les flux entre ces deux zones qu’il s’agit d’évaluer.

Les données de trafic entre les zones sont fonction de la population de ces zones et du coût de transport entre elles. Mais il faut également tenir compte de l’aire d’influence des gares : les enquêtes réalisées auprès des voyageurs montrent que 85 % des gens qui vont prendre le train viennent d’un point situé à moins de dix minutes de la gare. Au-delà de quarante-cinq minutes il y a très peu de voyageurs. Il faut aussi tenir compte de la concurrence entre les différents modes de transport : par exemple, autour de 3 heures de trajet, il y a une répartition modale équilibrée entre le ferroviaire et l’aérien. Dernier élément à considérer enfin, le trafic induit : quand le temps de parcours baisse il y a généralement une augmentation du volume de déplacement.

L’indicateur fondamental pris en compte pour les prévisions de trafic est le coût généralisé de transport. Pour le ferroviaire, ce coût prend en compte, le prix du billet, le coût d’accès à la gare et le temps de parcours augmenté d’une évaluation de la pénibilité liée aux correspondances.

Les hypothèses macro-économiques sont celles du scénario central du Ministère des Transports.

Il résulte de l'utilisation des modèles que, d'ici l'horizon de mise en service du projet, le trafic, tous modes compris, devrait progresser de 20 à 30 %. Actuellement, le trafic entre Paris et Limoges sur l'axe ferroviaire existant qui définit la situation de référence est d'environ 1,4 million de voyageurs. Le trafic passerait à 1,7 million en l'absence du projet à l'horizon retenu. En cas de réalisation du projet Poitiers-Limoges, il passerait à 2,2 millions dans l'option centrale et 2,1 pour les options Nord et Sud.

Lors du débat qui a suivi, il n'y a pas eu de remise en cause de la méthodologie présentée. « *Sur la méthodologie nous faisons confiance au travail qui est fai*t » (le vice-président du Conseil Régional du Limousin, atelier pédagogique, 27/11/06). Un participant s'est toutefois étonné de l'absence d'un scénario de rupture, combinant une forte hausse du prix du pétrole avec de puissantes incitations des pouvoirs publics à un report vers le rail.

A noter que la question de l'aire d'influence des gares a été soulevée, à l'occasion d'autres réunions, par le président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées qui s'est étonné des résultats évoqués par RFF qu'il considère comme très restrictifs.[94]

Le débat a porté essentiellement sur l'incidence du projet sur le trafic passant par l'axe historique, question récurrente à laquelle il est apparu difficile de répondre : « *De Paris à Limoges il est certain que la desserte grande ligne va baisser puisqu'elle va être déviée par Poitiers. Je ne sais pas quelle desserte résiduelle restera sur cette ligne* » (directeur du développement SNCF atelier pédagogique, 27/11/06).

3.1.2. Le bilan socio-économique

RFF a présenté l'ensemble des éléments contenus dans le dossier du débat, rappelant que la méthode d'évaluation du bilan socio-économique est cadrée législativement et réglementairement.

[94] Cf. annexe 6- Etude complémentaire sur le projet de LGV proposé par l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.

Du très bref débat qui a suivi cette présentation on peut retirer la remarque formulée par le président d'ALTRO sur la rentabilité de l'option sud qui pourrait être améliorée si des liaisons Limoges-Bordeaux, voire Limoges-Toulouse étaient mises en service.

Il convient de rappeler, par ailleurs, qu'il a été souligné, au cours du débat, que l'évaluation du projet devait prendre en compte également ses incidences négatives sur la rentabilité de l'axe historique et de la ligne TER ainsi que sur l'aménagement du territoire.

3.2. LA QUESTION DU FINANCEMENT

Elle a été centrale tout au long du débat. Compte tenu de l'importance de la question, la CNDP avait d'ailleurs, quand elle a pris la décision de faire un débat public sur le projet, demandé que le dossier du maître d'ouvrage (par référence au dossier de saisine) soit complété sur ce point. Les éléments fournis dans le dossier du débat ont été jugés par la suite suffisants par la CNDP pour permettre d'engager le débat.

Dans ce dossier, RFF note que : « *au stade du débat public, il n'est pas possible de définir précisément le montage financier d'un projet ferroviaire comme la LGV Poitiers-Limoges. Aujourd'hui seuls les principes de financement peuvent être définis : le recours aux fonds publics et le partenariat public/privé. Les deux principes de financement apparaissent complémentaires dans le cadre du financement d'un grand projet d'infrastructure ferroviaire* ».

Les apports de l'atelier pédagogique

Pour favoriser l'approche de cette question de façon aussi concrète et dépassionnée que possible l'atelier pédagogique a permis d'entendre deux experts : Marc Papinutti[95] et Michel Lebœuf[96].

Marc Papinutti a décrit les deux modes de financement : l'un reposant uniquement sur des fonds publics –Union Européenne, Etat via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), RFF, SNCF, collectivités territoriales- l'autre faisant appel en complément à des fonds privés (ce que permet la loi du 5 janvier 2006), que ce soit dans un contrat de partenariat ou par le recours à une concession. Dans un montage en PPP (partenariat public-privé), le point

[95] Chargé de la Sous-direction des infrastructures ferroviaires et collectives, Direction Générale de la Mer et des Transports.
[96] Directeur du développement de la division Voyageurs France-Europe, SNCF.

central est le partage des risques entre les différents investisseurs. Dans une concession, telle que celle prévue pour la ligne Perpignan-Figueras, le concessionnaire exploite l'infrastructure, perçoit un péage et assume les risques du trafic. Mais il reçoit une subvention d'investissement de la part de ses partenaires publics, subvention qui lui est versée lors de la phase de construction de l'infrastructure.

De fait, comme le souligne Michel Lebœuf, il n'y a que deux sources finales de financement : le contribuable et le voyageur. Le « tour de table » d'un projet consiste à trouver la répartition entre ces deux sources. Le PPP permet simplement d'apporter de l'argent rapidement et de différer l'apport de l'argent public. S'agissant du projet de LGV Poitiers-Limoges, les ressources provenant du voyageur, malgré l'augmentation du prix du billet et de l'accroissement du nombre de voyageurs, peuvent être considérées comme limitées. Michel Lebœuf pense que ce projet devrait avoir une subvention élevée, au moins 80% : « *C'est une intuition* » ajoute-il.

Des inquiétudes sur la possibilité de réunir un tour de table

La question du financement ainsi cernée ne permet pas de lever les inquiétudes exprimées aussi bien dans les questions posées à la CPDP, que dans certains cahiers d'acteurs ou lors des réunions publiques.

Ces inquiétudes portent sur les partenaires susceptibles d'intervenir dans le financement de la LGV :

- L'apport de financements européens est considéré comme peu vraisemblable, compte tenu du nombre de projets présentés par la France et du peu d'intérêt européen du Poitiers-Limoges. Un habitant du Poitou-Charentes exprime ce point de vue[97]: « *Paris est candidat à des aides européennes pour le Lyon-Turin, le Perpignan-Figueras, la deuxième phase de la LGV Est et la LGV Rhin-Rhône. Des projets qui semblent correspondre aux critères fixés par Bruxelles.* »

- L'Etat étant lui même engagé dans ces différents projets, quelle sera sa capacité à intervenir ? De même pour RFF qui devra, en plus de la réalisation de ces nombreux projets, faire face à la nécessaire rénovation des voies existantes. Comme le souligne une habitante de Limoges[98] : « *actuellement sur plusieurs lignes le trafic est ralenti voire supprimé faute de réparation des voies anciennes. On dit que RFF est en déficit, ce qui*

[97] Question reçue le 26 octobre 2006.
[98] Question reçue le 31 octobre 2006.

doit jouer sur le délai des réparations. Ou trouve t-il l'argent pour ces nouvelles réalisations ? ». Marc Papinutti confirme d'ailleurs qu'un audit récemment conduit a mis en évidence le manque criant d'investissements pour l'entretien des lignes existantes consentis ces dernières années.

- L'apport qui sera demandé aux collectivités territoriales focalise alors les questions. Se pose même le principe d'une telle intervention qui paraît injuste : *« le Limousin, région parmi les plus pauvres de France, va être une des dernières à être desservie par le TGV. Je trouverais indécent que l'on vienne demander de l'argent aux collectivités locales et territoriales, alors que des régions beaucoup plus riches ont été desservies par TGV de nombreuses années avant le Limousin et sans que l'on vienne solliciter les collectivités locales et territoriales.* ». (Président du Conseil général de la Creuse, Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

D'autres doutent de la possibilité de constituer un tour de table pour le financement d'un projet qui ne fait pas consensus dans les territoires concernés. D'autant que les collectivités susceptibles d'intervenir sont déjà engagées dans d'autres projets : la ligne SEA pour la région Poitou-Charentes, le réseau TER, les réalisations aéroportuaires et routières pour le Limousin. Et que le Limousin est une des régions les plus pauvres de France. Comme le note la FNAUT[99] : « *les collectivités territoriales seraient donc sollicitées, mais leurs moyens sont limités. Elles ne pourraient intervenir qu'au détriment du financement des transports collectifs de proximité : le coût des seules études de la LGV dépasse celui de la modernisation en cours de la ligne existante Poitiers-Limoges ».*

- Les montages en PPP n'appellent, en définitive, que peu de questions. Toutefois, lors de l'audition publique deux points sont soulevés :
  - le coût de l'intervention d'un partenaire privé dont le financement sur le marché se fait à un niveau moins favorable que RFF, établissement public et que, a fortiori, l'Etat.
  - le fait qu'une mise en concession priverait RFF de recettes d'une ligne performante alors qu'il conserverait la charge de l'axe historique dont les recettes baisseront en raison du transfert de trafic vers la LGV.

[99]Cahier d'acteurs n°7 - FNAUT.

Une question impossible à lever maintenant

En réponse à ces interrogations et inquiétudes, RFF et la SNCF ont plusieurs fois rappelé qu'il était prématuré de tenter de définir dés maintenant le montage financier du projet. Pour la LGV Est, par exemple, qui sera mise en service en 2007, le plan de financement n'a été signé qu'en novembre 2000, soit plus de 4 ans après la signature du décret d'utilité publique en mai 1996. RFF considère que : « *le fait de ne pouvoir aujourd'hui définir que des principes de financement est normal et n'hypothèque en rien la réalisation future de l'infrastructure* ». Et que la multiplicité des projets ne constitue pas en soi un réel risque : « l'*importance, la nature et le phasage des projets les uns par rapport aux autres permet d'étaler la charge financière sur plusieurs années* ».

Des collectivités prêtes à s'engager ?

RFF, prenant l'exemple de la LGV Est, fait remarquer que les collectivités susceptibles d'intervenir ne se limitent pas aux seuls conseils régionaux : les conseils généraux, mais aussi les villes peuvent devenir des partenaires. Ainsi pourquoi la Dordogne et la ville de Périgueux, qui ont apporté leur soutien au projet ne seraient-elles pas sollicitées ? Et, comme le note le promoteur du projet ALTRO : si ce barreau apparaît comme la première étape d'une liaison transversale à grande vitesse, le nombre des collectivités intéressées croît notablement …..

Par ailleurs, des positions ont été prises dans la dernière phase du débat : lors de la réunion de clôture qui s'est tenue à Limoges le 13 décembre, la représentante du Président du Conseil régional du Limousin et la Présidente du Conseil général de la Haute Vienne ont fait part de la décision de leurs assemblées de participer au financement des études préparatoires à hauteur de leurs possibilités. De son coté, le Conseil Economique et Social du Poitou-Charentes appelle[100] : « *l'ensemble des partenaires concernés à soutenir ce projet et à rechercher toutes les solutions de financement permettant d'en assurer la réalisation. A cet effet, compte tenu des projets prioritaires engagés dans la Région, le CES considère que les collectivités territoriales devraient être appelées à participer au financement de la LGV Poitiers-Limoges de manière complémentaire* ».

[100] Cahier d'Acteurs n° 11- Conseil Economique et Social Poitou-Charentes.

PARTIE III

LA POSITION DES ACTEURS

La Commission s'est appliquée à caractériser, au moins dans leurs traits dominants, les principales positions qui semblent ressortir à la fin du débat. Souvent celles-ci trouvent leur expression dans l'intervention d'un certain nombre d'acteurs, élus, responsables économiques et associatifs notamment.

Ces acteurs ont souvent développé leur point de vue dans un cahier d'acteur, mais aussi oralement dans les réunions publiques, ou sous forme de contributions écrites. Les réunions de clôture leur ont donné l'occasion de s'exprimer une dernière fois.

Afin d'illustrer les différentes prises de position des uns et des autres, il a été fait une sélection de « morceaux choisis », au travers de citations extraites des réunions publiques et en particulier des réunions de clôture.

Ces citations portent essentiellement sur l'opportunité du projet, thème qui a été au centre du débat et donnent une bonne idée de l'ambiance générale du débat ; elles sont présentées par type d'acteurs (élus, partis politiques, socioprofessionnels, syndicats, associations), et pour chaque type d'acteurs, par secteur géographique.

Mme DUFOUR, Conseillère régionale, Présidente de la Commission des infrastructures du Conseil régional du Limousin et représentante du Président du Conseil régional :

« Plusieurs constats peuvent être faits (….) Premier constat : l'urgence pour le Limousin d'accéder à la grande vitesse et au réseau TGV est une exigence pour tous (…) En ce sens le projet de LGV Poitiers-Limoges apparaît comme une solution pertinente pour raccorder le Limousin au réseau à grande vitesse. Deuxième constat : la LGV Poitiers-Limoges permettra, dès sa mise en service, de relier par le TGV le Limousin à la façade atlantique (….) Troisième constat : la poursuite du projet ne dispense pas les pouvoirs publics de poursuivre la modernisation et le développement de l'axe ferroviaire historique Nord-Sud (…..) Par ailleurs, le cahier d'acteurs rappelle que ce projet ne répond pas à la totalité des exigences de la région en termes d'aménagement équilibré, harmonieux et solidaire, donc durable, de l'ensemble du territoire régional dans un cadre interrégional (…..) Des améliorations doivent être très rapidement trouvées sur l'axe historique, notamment sur le plan du matériel et des technologies utilisées. La mise en service d'une rame TGV Brive-Limoges-Lille est également réalisable techniquement à brève échéance (…..) La desserte TER et son périmètre conventionné doivent être intégrés, à la réflexion sur la couverture territoriale en l'adaptant notamment par l'amélioration des rabattements vers le réseau grande ligne et le développement de l'intermodalité ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06)

Mme PEROL-DUMONT, Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne :

« Je voudrais rappeler très simplement l'adhésion et le soutien unanime, moins une seule abstention, du Conseil Général de la Haute Vienne, tous groupes politiques confondus, à ce projet de LGV (…..) Au-delà du soutien verbal et écrit de la collectivité que je préside, notre détermination se traduit également par la perspective d'une participation financière de l'assemblée départementale à la hauteur de nos capacités contributives (….) Cette adhésion ne remet nullement en cause la nécessité de poursuivre les travaux d'amélioration engagés sur l'axe POLT. Ces deux dossiers ne sont pas contradictoires, ils ne sont pas concurrents, ils relèvent de deux logiques complémentaires ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. RODET, Député-maire de Limoges :

« L'enjeu ce n'est pas uniquement le problème de la desserte de Paris. Les relations entre le Limousin et Paris sont sans doute importantes, mais, même plus important que Paris ou Roissy, c'est tout le nord de l'Europe, c'est Lille, c'est Bruxelles, c'est Strasbourg, c'est Londres (….).La deuxième clarification qui a pu être obtenue au travers du débat, c'est la nécessité, l'impérieuse

nécessité de l'ouverture vers l'ouest (….) Sur le problème des TER s'ils ont de l'avenir c'est à condition qu'il y ait des dessertes par LGV. Les TER n'ont un avenir que dans la mesure où on a des liaisons à grande vitesse et notamment entre Brive, Limoges et Poitiers (…) Pour terminer nous avons ici un projet qui permet d'associer le réalisme et l'ambition ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06)

M. MARSAUD, Député de la Haute-Vienne :
« Sans réécrire l'histoire depuis 1990, nous avons connu successivement le projet du Y renversé, qui nous avait été vendu par la SNCF, celui du Pendolino, fabriqué par Fiat, celui du TGV pendulaire dit POLT. En réalité, il ne s'est rien passé, en dehors de vagues promesses non tenues jusqu'en 2003. Il est urgent aujourd'hui que sur cette LGV l'ensemble des élus et des collectivités lui apportent un réel soutien ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. LOZACH, Président du Conseil général de la Creuse :
« Desservir Limoges avec un TGV, pourquoi pas ? (…..) Sous réserve qu'un certain nombre d'incertitudes soient levées. Par exemple le financement (…..) Et à condition qu'un préalable soit respecté. Ce préalable concerne l'axe historique (….) Que soient respectés les engagements de RFF quant à la modernisation de l'infrastructure entre Paris et Brive et que soient mises en service sur cet axe entre Brive, Limoges, La Souterraine, Roissy des rames TGV afin de permettre l'interconnexion avec le réseau européen de LGV (….) Ce préalable concerne aussi la relance des études sur la technique du pendulaire (…..) Je demande aussi que, dans le cadre du CPER, soit mise à l'étude l'électrification de la ligne entre Guéret et Saint Sulpice-Laurière, afin que soit envisagée sur cette ligne le passage d'un certain nombre de rames TGV». (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

M.GUERRIER, Maire de Saint-Sulpice-le-Guérétois, vice-président de la Communauté de communes de Guéret, Conseiller régional :
« Ce projet de LGV met les territoires en concurrence. Il n'est pas une réponse aux nécessités d'aménagement harmonieux et solidaire de l'ensemble du territoire limousin et des régions limitrophes. Son éventuelle réalisation, principalement motivée par un coût plus faible qu'une LGV sur l'axe historique, conduirait à exclure très durablement tous les territoires au nord de Limoges de l'accès à la LGV (……) Nous ne pouvons l'accepter ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M.VERGNIER, Député-maire de Guéret :

« Il n'est pas question pour nous de dire que ce qui mettrait Limoges plus près de Paris et plus près de Poitiers est quelque chose que nous ne regardons pas. Mais je suis au regret de vous dire que vous éloignez la Creuse et Guéret, vous ne les rapprochez pas ou alors il faudra trouver d'autres solutions pour aller plus vite à Limoges. Pour que nous puissions regarder ce projet tranquillement, nous mettons en préalable la réalisation de ce que nous avions demandé, c'est-à-dire le POLT (le pendulaire) ». (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

M. FURET, Maire de La Souterraine :

« Ce débat me semble être une forme d'agression insultant les populations de la Creuse, du nord-est de la Haute-Vienne, du bas Berry. Parce que le seul débat qui compte pour nous c'est celui qui concerne la ligne qui va de Paris à Toulouse en passant par Orléans, Châteauroux et Limoges (……) Quelles contorsions pour nous expliquer, quand on est à Guéret, qu'il faut aller au sud, à Limoges, puis à l'ouest, à Poitiers, pour finalement aller au nord ! Il faut beaucoup de force de conviction pour démontrer que ce trajet, qui est beaucoup plus long, est celui de l'aménagement du territoire, celui des économies d'énergie. ». (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

M. DUPONT, Président du Conseil général de la Corrèze :

« Quelle est la problématique sur le département de la Corrèze ? C'est de se désenclaver (…).Je suis donc pour la liaison telle qu'elle est proposée parce que c'est la technologie moderne, la technologie d'avenir ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M.SOULIER, Député de la Corrèze :

« Prenons ce qu'on nous propose. Ayons un peu de courage et pour une fois allons au bout des choses. Faisons cet investissement ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. COMBASTEIL, Maire-adjoint de Tulle :

« Le projet proposé peut effectivement desservir Limoges. Mais il ignore en fait Brive et la Corrèze (…..) La région Limousin ne regarde pas que vers Poitiers….elle développe aussi des relations avec l'Aquitaine, Midi-Pyrénées, l'Auvergne (…..) Alors que devient l'axe nord-sud ? La ligne ne connaîtra plus que des circulations de type TER, auxquelles s'ajouteront les circulations de fret (….) Que deviendront les liaisons avec Toulouse et avec Bordeaux ? (….) Il faut reprendre le projet POLT dans sa version pendulaire. Il est scandaleux que l'Etat ait

unilatéralement retiré son accord à ce projet. Il était financé. Il aurait pu être mis en service maintenant et c'était un projet susceptible d'évolution. (….).Il faut le faire pour réduire le plus vite possible la fracture ferroviaire ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M.GOSSELIN, Communauté d'agglomération de Brive :
« Que deviendra la ligne POLT après la LGV Poitiers-Limoges ? Ne deviendra t-elle pas, en réalité, une ligne entièrement régionalisée, en particulier le tronçon Brive-Toulouse laissé alors entièrement aux Conseils Généraux ? Le nord du Limousin et la région Centre, ainsi que le sud de Brive : Souillac, Rodez seront défavorisés par cette LGV. Comment les connecter à cette ligne et éviter leur abandon ferroviaire ? ». (Réunion territoriale de Brive, 21/09/06).

M. SANTROT, Maire de Poitiers :
« Nous considérons que ce projet est un chaînon incontournable pour une meilleure connexion à l'espace européen, que ses enjeux dépassent largement l'intérêt simple de nos deux villes, mais qu'il est un outil d'aménagement du territoire pour renforcer la compétitivité et donner un rayonnement supérieur au Centre Ouest (...) C'est un projet qui soutient les dynamiques urbaines de notre territoire (….) un levier qui permettra de renforcer les partenariats et les coopérations qui existent déjà mais qui ne demandent qu'à être renforcés (….) Cette LGV est également un levier pour mieux mailler le territoire régional. Si nous optons pour les gares de centre ville, c'est parce que nous voulons ce maillage avec l'ancien réseau (…..) qui nous permettra de nous positionner comme un nœud ferroviaire important ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

M. RENAUD, Président du Conseil de développement durable de la Communauté d'agglomération de Poitiers :
« Plusieurs points on animé nos débats : le problème de la connexion est-ouest….la question du coût global (…) tout un ensemble de réflexions sur l'environnement (...) La ligne TER nous paraît absolument indispensable, surtout quand on raisonne à 20 ou 30 ans. Il est impératif d'envisager aussi des systèmes de déplacement qui soient proches des gens et qui soient au service des gens qui vivent dans ces territoires ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

M. DEGUILHEM, vice-président du Conseil général de la Dordogne :
« Nous sommes intéressés par la création d'une liaison rapide avec la capitale (….) Par ailleurs, il y a urgence (….) C'est l'ensemble du département qui est intéressé par la création de cette ligne ». (Réunion territoriale de Périgueux, 6/11/06).

M. DAUDOU, Maire-adjoint de Périgueux, vice-président de la Communauté d'agglomération périgourdine :
« Nous sommes pour la proposition de LGV entre Poitiers et Limoges (…..) Nous souhaitons que RFF regarde plus attentivement le problème de la modernisation de la liaison entre Périgueux et Limoges, qui est du niveau du 19°siècle ». (Réunion territoriale de Périgueux, 6/11/06).

M. ROUMEGOUX, Député du Lot :
« Qu'est ce qui nous intéresse à Cahors ? Aller à Paris par le train dans des temps convenables (….) 4 heures, ça ne serait pas si mal. Le problème, dans ce que vous nous proposez, est-ce que l'on change à Brive, à Limoges, à Poitiers pour arriver à Paris ? Ce que vous appelez lez ruptures de charge, c'est extrêmement agaçant ». (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06).

M. LECURU, Maire de Cahors :
« J'ai l'impression que l'aménagement du territoire n'est pas du tout pris en compte, que l'intérêt des populations n'est pas pris en compte (….) Or, je considère que la priorité d'un service public c'est quand même de servir les populations dans le territoire où elles sont (….) Financièrement des études ont été payées, qui démontraient la faisabilité de quelque chose (le pendulaire), avec des coûts qui étaient sans commune mesure avec ce que vous présentez aujourd'hui et avec, en tout cas, un service à la population qui présentait un certain nombre d'avantages ». (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06).

M. SAPIN, Président du Conseil régional de la région Centre :
« Ce projet de barreau LGV entre Poitiers et Limoges est une mauvaise chose pour l'Indre et une mauvaise chose pour la région Centre (….) Nous avons besoin dans cette région de la grande vitesse, d'abord parce que ça peut nous rapprocher de Paris (….) et puis surtout pour nous relier à un réseau à grande vitesse (……) Si jamais ce projet funeste voyait le jour, quelle serait la politique commerciale de la SNCF exploitante ? Ce serait de ramener le plus possible de clients sur Limoges…..autant de clients en moins pour la ligne qui va de Limoges à Paris, c'est-à-dire la fin de toute possibilité d'amélioration de cette ligne ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).

M. GERBAUD, Sénateur de l’Indre :

« Acteurs économiques et politiques, toutes tendances politiques confondues, se rejoignent sur cette affirmation : le projet de LGV Poitiers-Limoges est inopportun, irréaliste et dangereux pour la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse à laquelle, depuis plus d’un siècle, des régions entières doivent une partie de leur réalité économique (…..) Ce que nous considérons comme la priorité des priorités : la modernisation de cette ligne dans son parcours Vierzon-Limoges (….) et son ouverture sur le réseau TGV national et international ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).

M.HUGON, Député de Châteauroux :

« Nous sommes farouchement opposés à ce projet parce que ça a été une décision unilatérale et sans concertation (…..) Ensuite c’est pour nous une décision incohérente et dangereuse. Incohérente parce qu’elle n’obéit à aucune véritable logique d’aménagement du territoire : si vous regardez une carte des TGV, vous vous apercevez que, à terme, la région Centre et les départements avoisinants vont être les seuls à ne pas être desservis par une LGV (….) Dangereuse pour nous, parce que ça signifie à terme la mort économique de notre région (…..) Nous n’avons rien contre le fait que Limoges soit reliée à Paris par TGV, mais à une condition, c’est que ça passe par la voie naturelle qui est celle qui traverse la région Centre en desservant les départements voisins comme la Creuse ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. LERON, Maire -adjoint d’Aurillac :

« Demain, Aurillac peut être intéressée par ce barreau. Et demain de quoi sera fait le chemin de fer dans le Cantal ? De quoi sera faite la ligne Aurillac-Brive ? C’est ça la bonne question. Comment Aurillac, comment Rodez vont pouvoir rejoindre ces axes rapides ? (…) Encore une fois je crains que l’ensemble du Massif Central soit un peu oublié dans ce projet ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. PRAT, Fédération du Parti Communiste de la Corrèze :

« *Nous ne voulons pas seulement aller à Paris. Nous voulons être connectés au réseau européen, mais nous voulons aussi aller vers le sud, vers Toulouse, la Méditerranée, Marseille, l’Espagne. Le projet ne prend pas en compte cette dimension là….. Nous ne pouvons pas attendre 20 ans pour les premières améliorations significatives….C’est pour cela que nous pensons qu’il faut reprendre immédiatement la proposition du TGV pendulaire* ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. ROCHAUD, Les Verts Poitou-Charentes :

« Sur les aspects économiques, nous avons le plus grand doute sur ce projet. L'importance de l'investissement prévu hypothèquerait tout autre effort dont le rail a besoin : la mise à niveau de l'entretien des infrastructures existantes, la modernisation des lignes actuelles, la restauration éventuelle des lignes inopportunément abandonnées (….) Nous nous interrogeons sur la rentabilité socio-économique de ce projet. Dans le meilleur des cas, sa rentabilité est de 3,3 % (….) Sur l'aménagement du territoire, il est incontestable que ce tronçon renforcerait le rôle de Poitiers comme lieu d'échanges. Par contre il contribuerait également à renforcer l'enclavement de la partie centrale de la France (….). L'urgence, ce n'est pas la LGV Poitiers-Limoges. L'urgence c'est de moderniser la ligne Poitiers-Limoges actuelle, moderniser la ligne Paris-Limoges, tel que le projet existait avant le CIAT de décembre 2003 et de rouvrir la liaison Poitiers-Nantes ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

Mme BIDON, Les Verts du Limousin :

« On comprend très bien que ce projet soit intéressant pour les villes de Limoges et de Poitiers. Mais quand on est en Creuse, c'est difficile de s'imaginer qu'on va aller à Paris en passant par Poitiers (…..) Notre souci c'est de se dire : quand on aura mis autant d'argent sur cette ligne, il n'en restera sans doute pas pour toutes les autres, par exemple la ligne Guéret-Limoges, qui est très utilisée (….) Dernière chose : quand on est dans le Centre, pour désenclaver les villes de l'axe central c'est bien à la ligne historique qu'on pense, pas au barreau Poitiers-Limoges ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. LIMOUSIN, Président de la CCI de Limoges :

« Je m'exprime au nom de toutes les CCI du Limousin (….) Et au nom d'une association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive (….) Et au nom du CESR du Limousin qui a pris une délibération approuvant le projet (…) Le premier considérant est rédigé comme suit : considérant les possibilités offertes par la réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges en terme d'aménagement du territoire et plus précisément : premièrement, un meilleur accès à l'Ile de France et de fait aux capitales européennes ; deuxièmement, une ouverture du Limousin sur l'espace atlantique, Poitiers, Nantes, Bordeaux, jusqu'à la péninsule ibérique ; troisièmement, un premier maillon d'un corridor ferroviaire européen reliant la façade atlantique à l'Europe centrale. Nous sommes devant la seule solution qui réponde à ces trois exigences. Le projet qui nous est soumis par RFF nous paraît le seul pertinent. ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

M. DELAGRANDANNE, Président du CESR du Limousin :

« Je crois que les projets sont complémentaires. Nous avons en urgence l'amélioration de la ligne classique, puisque l'échéance de la LGV est à un horizon de 8 à 10 ans. Le Limousin ne peut attendre 10 ans sans rien, donc intensification de la modernisation de la ligne classique. Dans un deuxième temps, oui à la LGV Poitiers-Limoges pour nous positionner dans le cadre de l'accélération de la mobilité et du développement de nos entreprises. ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. PERIE, Président de la CCI de Tulle et d'Ussel :

« Si nous pouvons être à 3 heures de Paris, il faut le prendre, il ne faut pas laisser passer. Nous sommes passés à coté du pendulaire. Aujourd'hui RFF et la SNCF ne le proposent plus. Ils nous font une autre proposition, il faut la prendre, et la prendre tout de suite. Il ne faut pas encore tergiverser pendant 10 ans pour savoir ce que nous allons décider ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. GOMET, CCI de la Dordogne :

« La CCI de la Dordogne est favorable au projet de LGV Poitiers-Limoges qui mettra notre ville à 3 heures de Paris ». (Réunion territoriale de Périgueux, 6/11/06).

M. BEL, représentant du MEDEF au CESR de la région Centre :

« Le CESR de la région Centre, au vu du dossier présenté par RFF, considère que son projet de LGV Poitiers-Limoges peut être apprécié comme inopportun ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).

M. PENIN, Président de l'Union des entreprises de l'Indre :

« La ligne Poitiers-Limoges est une menace pour le développement économique de l'Indre et, pour ça, les chefs d'entreprise sont contre ce projet ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).

M.AUBESSARD, Délégué CGT Cheminots Limoges :

« Sur la question du barreau de Poitiers, la position de la CGT s'appuie sur une réflexion collective de l'ensemble des territoires. Les hommes et les femmes des régions avaient fait leur choix et ils avaient priorisé le POLT (……) travailler rapidement à une modernisation ultra

rapide de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui permettra d'irriguer tous nos territoires ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M.TILLET, Secrétaire du comité d'établissement SNCF de la région de Limoges :
« Nous nous retrouvons avec un projet qui va coûter excessivement cher, qui n'est pas encore étudié correctement, et qui va encore faire perdre du temps à notre région. Alors qu'on pourrait déjà faire circuler des rames TGV qui pourraient se connecter sur le réseau ferroviaire du nord de l'Europe et permettre de désenclaver notre région ». (Réunion territoriale de Brive, 21/09/06).

M. RICHERT, Secrétaire des cheminots CGT de la Creuse :
« Notre positionnement est clair et sans ambiguïté : nous condamnons le projet de LGV Poitiers-Limoges (….).Ce projet ne représente que 20 % des usagers concernés par les axes Paris-Toulouse et Bordeaux-Lyon(….) Puisque RFF est prêt à investir 1,5 Md d'euros sur notre région, nous allons pouvoir avoir une réelle politique d'aménagement du territoire, à savoir l'amélioration de l'infrastructure, la suppression des passages à niveau et le renouvellement du matériel Paris-Toulouse et Bordeaux-Lyon ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. DEFAIX, porte-parole de la Fédération nationale des collectifs de défense et de développement des services publics :
« Nous affirmons notre opposition résolue au projet de LGV Poitiers-Limoges. Ce projet contribue à hypothéquer toute perspective d'un ensemble ambitieux d'amélioration de la ligne historique. Le financement de ce projet, qui s'élèverait au minimum à 1,5 Mds d'euros pourrait être employé plus efficacement à la réalisation d'autres propositions (….) Nous demandons donc la réalisation rapide d'une LGV Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, la modernisation de la ligne Bordeaux-Lyon via Guéret et la réalisation des investissements nécessaires au bon fonctionnement de la ligne Ussel-Montluçon. Enfin la mise en place d'une ligne est-ouest dédiée au fret. ». (Réunion de clôture de Limoges, 16/12/06).

M. LABROUSSE, représentant d'une association de maintien et de développement des services publics sur le canton de Saint-Vaury (Creuse) :
« Je ne pense pas que la LGV Poitiers-Limoges améliorera le quotidien de l'ensemble des habitants du Limousin parce que je dis bien l'ensemble des habitants du Limousin, je ne pense pas simplement à Limoges ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. PARELON vice-président de l'UNEF de Limoges :

« L'UNEF tient à exprimer clairement sa position en faveur du projet de LGV. Nous pensons que ce futur désenclavement de Limoges et de la région Limousin est une avancée primordiale pour l'amélioration de la condition estudiantine ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

Mme PEISSEL, représentante de CODEGASS :

« La zone Centre est exclue de la grande vitesse et de l'aménagement du territoire. La réalisation du barreau contribuerait à maintenir cette exclusion. Ce sont ainsi les 18 départements desservis par l'axe direct qui seraient exclus (….) Ce projet est annoncé pour, au mieux, 2015, voire 2020. Quelle alternative va-t-on offrir jusqu'à cette date, alors que la pendulation peut être très rapidement installée (….) Le taux de rentabilité socio-économique du pendulaire avait été évalué à 2,8 %. Celui du barreau va de 2,2 à 3,3 % selon les options. A ce niveau, le taux de rentabilité socio-économique ne peut entrer en ligne de compte. C'est donc bien la nécessité d'aménagement du territoire qui doit être privilégiée ». (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

M. CAMUS – FNAUT Limousin

« Pour la FNAUT, ce projet est tout à fait défavorable à l'aménagement du territoire. Dans l'immédiatement, je crois (…) que l'on peut faire des améliorations substantielles sur les infrastructures actuelles donc la ligne historique. Pour le prix d'un kilomètre de ligne nouvelle, on modernise environ 100 kilomètres. RFF nous a donné des chiffres. 100 kilomètres de modernisation font le prix d'un kilomètre de TGV. Et cela est urgent. (…) pour l'avenir, bien sûr que des métropoles régionales aient droit à un vrai TGV. Des études ont été faites. On citait une branche Paris – Vierzon, avec un TGV vers Limoges et un TGV vers Bourges, Montluçon, Clermont. Cela touche des populations beaucoup plus importantes. Le projet coûte plus cher, cela est bien évident, mais touche des populations beaucoup plus importantes. Je crois que nous aurions là un véritable aménagement du territoire et non pas le désert français qui a très bien été montré sur les cartes publiées. » (Audition publique de Limoges. 5/10/06)

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

« Nous avons participé à presque toutes les réunions pour bien nous imprégner du territoire du Limousin et afin d'arrêter notre point de vue (…) Nous avons donc pris cette proposition du Poitiers – Limoges en regardant tout ce qu'elle pouvait apporter de bon. Outre les relations avec Paris, nous voyons (…) que c'est un des maillons de la T3A, la transversale Alpes – Auvergne – Atlantique (…). La T3A développe de nombreuses fonctionnalités dont celle d'être un axe

structurant pour l'organisation ferroviaire. (…) Les membres institutionnels d'ALTRO (…) ont décidé d'apporter une contribution (…) pour soutenir le Poitiers – Limoges en tant que maillon de la transversalité. » (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. THILLET, Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées
«Lors du débat public à Châteauroux, 1.500 personnes se sont mobilisées pour combattre ce funeste projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges (...) Notre Association est convaincue de la pertinence de rallier Limoges à Paris en 2 heures, mais pas par Poitiers. (…) Le projet TGV Capitole permettra de rallier deux capitales régionales Orléans et Limoges. Il reliera également la région Bourgogne au Sud Ouest de la France et facilitera également l'accès à la région Bretagne. (…) Avec le TGV Capitole, Aurillac et Rodez se verraient désenclavés, ainsi que la Creuse à travers La Souterraine. (…) Plus de 3 millions d'habitants seraient bénéficiaires d'un temps de parcours amélioré de 30 minutes à une heure et nous aurions enfin un véritable aménagement du territoire. Rappelons les villes desservies : Orléans, Vierzon, Bourges, Montluçon, Châteauroux, La Souterraine, Limoges, Brive, Périgueux, Cahors, Aurillac, Rodez. »
(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06)

Mme. CHANIAL, Les Amis de la Terre Poitou :
« Je pense qu'il serait plus facile de contenter tout le monde si on ne voulait pas courir derrière une exigence prétendument toujours croissante de vitesse (….) Il faut pouvoir voyager par le train, et c'est possible pour tout le monde à un prix raisonnable, mais pas si on s'acharne à vouloir tout mettre à 300 à l'heure (….) Nous sommes pour une liaison Paris-Limoges par le pendulaire et pour une véritable modernisation du Poitiers-Limoges et du Poitiers-Nantes ».
(Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

LIMOUSIN NATURE ENVIRONNEMENT (contribution écrite du 20/11/06) :
« Au cas présent, Limousin Nature Environnement demande à Réseau Ferré de France, en concertation avec l'Etat et les régions, de mener les études nécessaires à l'amélioration du réseau ferré existant, en gain de temps, fréquence et qualité du transport voyageurs et à une réelle prise en compte du transport marchandises et du ferroutage, prioritairement sur les axes Espagne-Toulouse-Paris et Est-Atlantique, en doublant la voie si nécessaire, puis pour toutes les liaisons dites secondaires en Limousin et en interaction avec les régions voisines. »

M. JOLLIVET, Association Vienne Nature :

« Deux documents fondamentaux qui auraient permis d'avancer sont toujours absents. Ils correspondent à deux options : première option : jusqu'en 2003, le projet POLT pendulaire a été considéré comme viable, comme économiquement rentable et comme technologiquement au point. Deuxième option : c'est une véritable rénovation de la ligne actuelle. Il y a unanimité sur la nécessité de désenclaver le Limousin, sur la nécessité de rapprocher Poitiers de Limoges (…..) Tout cela ne veut pas dire que nous sommes pour la technologie du TGV. L'électrification de la ligne actuelle, des tronçons à deux voies, c'est possible, ça permet de rouler à plus de 200 à l'heure (……) Sur le plan écologique, c'est la seule défendable. Toute nouvelle ligne entraînera un morcellement des territoires, des écosystèmes, des effets barrière absolument désastreux ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).